Cena 25 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 1	Gdynia, styczeń 1947 r	Rok 2

Straż nad Polskim Bałtykiem

Fragment portu gdyńskiego
W dali widać wrak niemieckiego liniowca „Gneisenau" — symbol pokonanych Niemiec






Morski Przegląd Gospodarczy

BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 1 | **Gdynia, styczeń 1947 r** | **Rok 2**

Dr Stefan Jędrychowski

Na szlakach Polski Morskiej

Odrodzona Rzeczypospolita Polska przystąpiła do pracy na morzu w zmienionych po wojnie warunkach. Z jednej strony stanęły możliwości, z drugiej ogromne trudności. Po raz pierwszy w historii naszego narodu otrzymaliśmy naprawdę szeroki i naprawdę wolny dostęp do morza, odpowiadający naszym potrzebom i naszym aspiracjom. Pięciokrotne zwiększenie naszego Wybrzeża, uwolnienie Gdańska z kleszczów niemieckiego ucisku i niemieckiego wpływu, likwidacja Korytarza przez przyłączenie do Polski Warmii i Mazurów oraz Pomorza Zachodniego, odzyskanie Szczecina ze Swinoujściem i szeregu mniejszych portów, oto co stworzyło nową podstawę dla naszej pracy na morzu, podstawę do przekształcenia Polski z kraju rolniczego nie tylko w kraj przemysłowo - rolniczy, ale i w kraj morski. Sukcesy te, na które na próżno czekała nasza polityka morska w ciągu wieków — zawdzięczać należy zarówno mądrej i przewidującej polityce zagranicznej polskiej demokracji, opartej o przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, polityce P. K. W. N., a następnie Rządu Tymczasowego, jak i krwi żołnierza polskiego, przelanej w walce o polskie morze. Bo przecież to polskie czołgi brały udział wraz z oddziałami Czerwonej Armii w zdobyciu Gdańska i Gdyni, to polska piechota oddała życie wielu swoich żołnierzy, poległych w bitwie o Kołobrzeg obok żołnierzy rosyjskich, to Pierwsza Armia Polska sforsowała Odrę i prowadziła walki na jej lewym brzegu.

Ta walka żołnierza i ta polityka Rządu Polskiego oddały nam z powrotem Gdynię i Gdańsk, Szczecin i Elbląg, Swinoujście i Kołobrzeg, oddały nam całe nasze Wybrzeże. Ale jednocześnie wojna pozostawiła tu po sobie ogromne spustoszenie, główną trudność w odbudowie, i zagospodarowaniu polskiego Wybrzeża. Jednocześnie wojna wywołała wielkie wyczerpanie zasobów sił i środków narodu, hamujące tempo odbudowy i rozwoju.

Ale naród polski wiedział, że od tego w jakim tempie i z jakim zapałem rozpocznie pracę na morzu, zależy jego bliższa i dalsza przyszłość. Jednocześnie Rząd Polski postawił sobie jako jedno z naczelnych zadań planowej gospodarki odbudowę i rozbudowę naszych portów, żeglugi i rybołówstwa morskiego. Wyrazem tego było utworzenie osobnego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Wszyscy ludzie, mający styczność z morzem — kapitanowie i marynarze, robotnicy i inżynierowie, ludzie Wybrzeża i ludzie morza wzięli się do wytężonej i ofiarnej pracy.

Dziś po upływie półtora roku możemy ocenić rezultaty tej pracy w każdej dziedzinie morskiej. W chwili objęcia przez nas portu długość nabrzeży zdatnych do użytku wynosiła w Gdyni — 2 800 m, w Gdańsku — 4 200 m. Dziś dysponuje już Gdynia — 6 324 m nabrzeży, co oznacza 55% stanu przedwojennego, Gdańsk 5 583 m nabrzeży, co oznacza 26% stanu przedwojennego. Ponadto dysponujemy w Szczecinie 2 020 m nabrzeży. Jeszcze jaskrawiej występują cyfry w odniesieniu do odbudowy urządzeń przeładunkowych. W chwili objęcia portów jako - tako zdolnych do użytku było 7 urządzeń przeładunkowych w Gdyni i 4 — w Gdańsku. Oznacza to wprawdzie tylko blisko 30% stanu przedwojennego w tych portach, ale jednocześnie przeszło pięciokrotny wzrost w porównaniu ze stanem zastanym. Ponadto w Szczecinie dysponujemy na razie trzema urządzeniami przeładunkowymi. Pod względem zdolności przeładunkowej obecny stan urządzeń w Gdyni reprezentuje 49%, a w Gdańsku — 55% zdolności przeładunkowej przedwojennej. Powierzchnia magazynów ocalałych po wojnie w Gdyni wynosiła 5 000 m, w Gdańsku była równa zeru. W wyniku półtorarocznej odbudowy osiągnęliśmy w Gdyni 115 005 metrów czyli 48,8% stanu przedwojennego powierzchni magazynowej. W Gdańsku odbudowaliśmy 41 304 m, czyli 14% stanu przedwojennego. Od chwili kiedy w lipcu 1945 r. pierwszy statek zawinął do Gdyni po węgiel, do końca listopada ub. r. Gdynia przyjęła 2 817 statków o tonażu 2 622 756, przy czym ruch statków w roku 1946 pod względem ilości wynosił 38%, pod względem tonażu 33% w stosunku do roku 1938.

Ilość statków, która zawinęła do Gdańska w tym samym czasie wynosiła 2 219 o tonażu 2 562 463.

Obroty towarowe obydwu portów łącznie wynosiły do 1 stycznia prawie 7 milionów ton, przekraczając w roku 1946 połowę obrotów przedwojennych. Charakterystyczne jest przy tym wielkie napięcie, jakie cechowało w r. 1945/46 pracę naszych portów, a w szczególności pracę urządzeń przeładunkowych. Jeśli podzielimy przeładunek roku 1946 przez średnią liczbę czynnych urządzeń przeładunkowych, to na jedno urządzenie przeładunkowe przypadało w Gdyni przeładowanych 144 tys. ton, w Gdańsku 161 tys. ton, co o wiele przekracza intensywność wykorzystania urządzeń przeładunkowych w jakimkolwiek porcie. Intensywność wykorzystania urządzeń przeładunkowych w Gdyni była zawsze bardzo duża w porównaniu z innymi portami. Tak np. w 1936 r. wynosiła ona 109 tys. ton, podczas gdy w Rotterdamie 80 tys. ton, w Szczecinie — 63 tys. ton, w Antwerpii — 36 tys. ton, a w Hamburgu tylko 11 tys. ton, ale obecne cyfry są znacznie wyższe. Dowodzi to między innymi dużego napięcia pracy naszych portów, którego świadkami byliśmy, zwłaszcza na przełomie roku 1945/46, kiedy to stała pod znakiem zapytania sprawność naszych portów w zakresie przeładunku towarów UNRRA i obserwatorzy zagraniczni sceptycznie oceniali perspektywy pracy naszych portów. Szła wtedy walka o każdą przeładowaną tonę towaru, o każdą godzinę czasu przeładowywanego towaru, o każde miejsce przy nabrzeżu, o każdy metr powierzchni magazynowej i o każdy wagon wysłany do kraju. Chodziło nie tylko o honor naszych portów, ale poprostu o to, czy nasze porty sprostają nałożonemu na nie zadaniu.

Odbudowa i rozbudowa zdolności przeładunkowej portów będzie jednym z naczelnych zadań naszej polityki gospodarczej. Tymczasowe liczby *podstawowe planu odbudowy gospodarczej przewidują wzrost zdolności przeładunkowej trzech głównych portów do 24*

milionów ton w roku 1949, z czego na ładunki masowe: węgiel, ruda i inn. przypada 21,2 milj. ton, na drobnicę 3,3 milionów ton. Cyfry te dotyczą praktycznej zdolności przeładunkowej portów a zatem oznaczają znaczne przekroczenie poziomu przedwojennego dla Gdyni i Gdańska.

Przewiduje się że w roku 1949 przez Gdańsk i Gdynię przejdzie 19 milionów ton, a przez Szczecin 5,5 milj. ton towaru. Ten przewidywany rozwój naszych portów już w pierwszym okresie trzyletnim wskazuje, że wszystkie trzy porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin są w naszej gospodarce narodowej potrzebne i wszystkie trzy znajdą warunki rozwoju, w związku z zapleczem naszego kraju. Troską Rządu będzie przy tym równomierny rozwój portów i podział pracy między nimi, odpowiadających ich położeniu geograficznemu i zapleczu, jak również ich specjalizacji towarowej, wywołanej warunkami naturalnymi i charakterem już istniejących inwestycyj. Już najbliższa przyszłość wykaże, że nie tylko Gdańsk ale i Szczecin zyska jako port na przynależności do odrodzonego Państwa Polskiego.

O ile w drugim półroczu 1945 r. i w pierwszym półroczu 1946 główna uwaga w dziedzinie odbudowy i zagospodarowania portów skierowana była z konieczności jako na węzłowym zagadnieniu od którego zależało zapewnienie Krajowi koniecznych dostaw zagranicznych, na portach Delty Wisły, to już w drugim półroczu znacznie większy nacisk został położony na sprawę przejęcia i zagospodarowania Szczecina. W ostatnich miesiącach wzmógł się ruch statków w administrowanej przez nas części portu szczecińskiego. W głównej mierze port szczeciński pracował jeszcze w tym okresie na rzecz wojskowego tranzytu Armii Czerwonej pomiędzy Z. S. S. R. a strefą okupacyjną. Obecnie przyszedł czas kiedy ta faza w życiu portu szczecińskiego przejdzie w ręce polskiej administracji morskiej.

Jednym z objawów troski o równomierny rozwój wszystkich trzech portów jest podział kredytów inwestycyjnych na cele odbudowy portów w projekcie planu inwestycyjnego w roku 1947. Na odbudowę Gdyni przeznacza się 705,5 milionów złotych. Na odbudowę Gdańska 602 milj. złotych, na odbudowę Szczecina — 527 milj. złotych.

Wykonanie tego programu inwestycji pozwoli na uzyskanie w 1948 roku sprawności portów niezbędnej dla wypełnienia postawionych przed nim zadań a zarazem stanowi etap w projektowanej odbudowie, przebudowie i rozbudowie portów w okresie trzyletnim.

Odbudowa portów stanowi jednak jak gdyby tylko jedną stronę gospodarki morskiej, która ma swoją stronę czynną dynamiczną w postaci żeglugi. Dopiero posiadanie własnej floty handlowej decyduje o morskim charakterze państwa, dopiero ono pozwala na bardziej śmiałe wychodzenie z własnym towarem na rynki zamorskie i decyduje w dużej mierze o powadze dyspozycji handlowej.

W ciągu dwudziestolecia niepodległości warunki gospodarcze i społeczne nie pozwoliły na realizację programu rozbudowy floty handlowej i dlatego aż do wybuchu wojny Polska pozostała krajem cierpiącym na niedorozwój floty handlowej, tak np. w 1938 roku w Norwegii przypadało 2,5 tony tonażu handlowego na jednego mieszkańca Norwegii, a w Anglii 1 tona na 2-ch mieszkańców, we Francji 1 tona na 15 mieszkańców, w Niemczech — na 20-tu, w Belgii na 80-ciu a w Polsce 1 tona na 350 mieszkańców.

Nasza szczupła flota handlowa wyszła z wojny jeszcze bardziej uszczuplona, niosąc ofiarną służbę na wszystkich morzach dla sprawy zwycięstwa koalicji antyhitlerowskiej. Przed wojną polska flota handlowa liczyła 43 statki, 3 statków znajdowało się w budowie, 9 jednostek zakupiono podczas wojny. W czasie działań wojennych zatonęło 17 statków, 14 statków zabrali Niemcy z których po wojnie dotychczas rewindykowaliśmy jedną.

W lipcu 1945 r. w chwili utworzenia Rządu Jedności Narodowej nasza flota handlowa znajdowała się w Wielkiej Brytanii. Szereg statków obsługiwało potrzeby wojenne sojuszników i stopniowo tylko zwalnione były do normalnej eksploatacji handlowej. Przedsiębiorstwa żeglugowe, mające siedzibę w Wielkiej Brytanii, traktowane były z punktu widzenia jak przedsiębiorstwa brytyjskie i transfer ich funduszów nastręczał trudności. Grupa reakcyjnych oficerów Marynarki Handlowej skupiona w Związku Oficerów w Londynie próbowała przeszkodzić w przejęciu statków przez Rząd Jedności Narodowej i obrócenia ich z powrotem na służbę morskim interesom Polski. W obcym interesie próbowano zorganizować bojkot statków polskich. Zdecydowany patriotyzm i przywiązanie do demokracji ogromnej większości marynarzy i oficerów, sparaliżował te reakcyjne usiłowania.

Przezwyciężone zostały trudności związane z przejęciem statków od organów wojskowych sojuszniczych i z transferem funduszów.

W ten sposób Polska Flota Handlowa została repatriowana do kraju i tutaj w chwili obecnej znajduje się też siedziba przedsiębiorstw żeglugowych. Nie można tego samego powiedzieć ani o jednostkach Marynarki Wojennej ani o całości funduszów polskich w W. Brytanii. W zorganizowaniu repatriacji naszej floty handlowej wielką rolę odegrała Polska Misja Morska w Wielkiej Brytanii, działająca przez pewien czas pod kierownictwem v-min. Petrusewicza. Drugim zadaniem tej misji była rewindykacja statków uprowadzonych lub zajętych przez Niemców. Statki te przechrzczone przez Niemców, przemalowane lub nawet przebudowane dla celów wojennych trzeba było odnaleźć, zidentyfikować i wyreklamować od władz sojuszniczych. Spośród statków handlowych, zajętych przez Niemców znaleziono i rozpoznano statki „Toruń", „Bielsko", „Lewant II" i „Lewant III" oraz „Robur". Z tych statków „Toruń" został już zwrócony, a zwrot pozostałych zdaje się nie ulegać wątpliwości. Poza tym rewindykowano szereg jednostek portowych i kilkadziesiąt kutrów rybackich. Na pewne trudności napotkała rewindykacja statków gdańskich, lecz dzięki poparciu Związku Radzieckiego, statki gdańskie zostały nam przyznane aczkolwiek warunkowo. Dwa z nich pływają już w składzie naszej floty handlowej, 17 holowników rozpoznono już jako gdańskie.

W roku 1947 nasza flota handlowa powiększy się o około 27 jednostek o tonażu około 110 tys. ton. Oznacza to prawie dokładnie tak pod względem ilości statków jak i tonażu — podwojenie naszej floty handlowej. Na te jednostki składa się 17 statków o 67 100 ton, pochodzących z 15%-wego udziału w Radzieckim udziale w repatriacjach z tytułu podziału floty poniemieckiej, dwa statki amerykańskie typu C1 o tonażu 20 tys. zakupywane w Stanach Zjednoczonych na warunkach częściowo kredytowych, rewindykacja dawnych statków polskich i pogdańskich w ilości około 5-ciu i o tonażu około 20 tys. ton oraz wejście do służby jednego statku typu „Hel" i dwóch statków typu „Goole", o łącznym tonażu 3 750 ton, budowanych na stoczniach zagranicznych. W okresie trzyletnim na stoczniach krajowych zbudowanych będzie 6 rudo - węglowców o łącznej nosności 15-tu tys. ton, oraz podniesienie i odbudowanie 5 statków pełnomorskich i 6 przybrzeżnych o tonażu 23 tys. ton. W ten sposób *na koniec trzyletniego okresu planu, flota handlowa będzie liczyła około 256 tys ton. Flota ta będzie mogła przewieźć 3,5 milj. ton towarów rocznie*, co wobec zdolności przeładunkowej portów, obliczonej na 24,5 milj. ton oznacza teoretyczną możność przewiezienia zaledwie 7-ej części ładunków przeładowywanych w naszych portach. Tak więc po zakończeniu planu trzyletniego w następnych planach gospodarczych winien być uwzględniony jeszcze kilkokrotny rozwój naszej floty handlowej. Jakie są możliwości pod tym względem, możemy ocenić jeśli sobie przypomnimy, że dla osiągnięcia takiego stosunku tonażu handlowego do ilości mieszkańców jaki cechował przedwojenne Niemcy zbliżone do obecnej Polski położeniem geograficznym, strukturą geopolityczną, trzebaby naszą flotę powiększyć 12-krotnie. Zadanie to jak również zadania modernizacji floty zapewne rozwiążą dalsze okresy planowania.

Podstawę rozbudowy floty stanowi własny przemysł okrętowy jakiego przed wojną Polska właściwie nie posiadała. Dzięki pracy polskich inżynierów i robotników udało się ze zniszczeń wojennych odbudować i uruchomić wielkie stocznie gdańskie i szereg mniejszych. Zjednoczenie Stoczni Polskich zatrudnia obecnie przeszło 7 000 robotników. O postępach odbudowy stoczni świadczy nietylko absolutny wzrost ich produkcji, ale także stosunki pomiędzy ilością robotniko - godzin, zużytych na prace inwestycyjne a zużytych na produkcję. O ile 1 stycznia zeszłego roku stosunek ten układał się jak 65% na inwestycje, 30% na produkcję, to obecnie stosunek ten odwrócił się — 30% robotniko-godzin poszło na inwestycje i 70% na produkcję. W ciągu roku pracy stocznie wyremontowały 262 statki o łącznej pojemności 392 tys. brutto zarejestrowanych ton. Obecnie stocznie przystępują do budowy nowych jednostek na zamówienie przedsiębiorstw żeglugowych.

Pewną trudnością, która powstała na drodze do dalszego rozwoju i rentownej eksploatacji naszych przedsiębiorstw żeglugowych i przemysłu okrętowego, były ich porównawcze duże koszty własne przy przeliczeniu po kursie 1:100. Obecnie trudności te zostały usunięte przez ustanowienie stałego kursu żeglugowego który pozwoli stoczniom na przyjmowanie większych zamówień zagranicznych, a przedsiębiorstwom żeglugowym na aktywną i rentowną gospodarkę mającą na celu zdobycie dewiz dla kraju.

W planie na rok 1947 przewidziane są kredyty inwestycyjne na sumę 295,5 milionów złotych, przeznaczone na uzupełnienie wyposażenia technicznego stoczni, pozwalającego na zracjonalizowanie i modernizację produkcji, a przez to podniesienie wydajności pracy i rentowności stoczni. Charakterystyczne jest, że plan przewiduje poczynienie znacznych inwestycyj w stoczni w Elblągu jak i stoczni „Gryf" w Szczecinie. Poza właściwą produkcją stoczniową stocznie wykonują zamówienia dla kolei, cukrowni, gorzelni, przemysłu konserwowego i in.

Dotąd mówiliśmy o wartościach i warunkach materialnych naszej gospodarki morskiej. Ale *najważniejszą wartością jest człowiek, który zdecyduje o powodzeniu naszej pracy na morzu* o uruchomieniu i wykorzystaniu tych wartości materialnych. Człowiek ten jest minimum a w szczególności na odcinku morskim.

Dotychczasowe osiągnięcia w dziedzinie morskiej dają nam nadzieję i pewność że i zamierzone plany zostaną wykonane z tym samym entuzjazmem i ofiarnością. Upaństwowienie przemysłu i reforma społeczna umożliwiły planową gospodarkę w dziedzinie morskiej. Jakkolwiek daleko nam jeszcze do tego abyśmy się stali w całej pełni państwem morskim, ale jesteśmy na najlepszej drodze. Mamy dużo możliwości i mamy wolę stania się państwem morskim i entuzjazm do pracy. Brak nam jeszcze dostatecznych środków. Ale konsekwentnie krok za krokiem z tym, aby się posuwać zawsze naprzód, nigdy się nie cofając — dojdziemy do tego celu, jakim jest demokratyczna Polska silna na morzu.

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Perspektywy Gospodarczego Rozwoju Wybrzeża

Pokolenie nasze — w skali ogólnoświatowej — miało w zasadzie najkorzystniejsze warunki rozkwitu i powodzenia, a w rzeczywistości doprowadziło w okresie trzydziestolecia do największych katastrof, jakie notują dzieje ludzkości. Świat miał do dyspozycji w nadmiarze surowce i środki produkcji, miał na usługi fantastyczny rozkwit wiedzy technicznej, nieznane dawniej środki komunikacyjne, rozbudowany aparat kredytowy, potroił w ciągu jednego pokolenia zapas złota monetarnego i uniezależnił obieg pieniężny od złota, odkrył prawidła naukowej organizacji pracy, samej pracy nadał charakter najzaszczytniejszego przywileju, stał w obliczu trosk nieograniczonych możliwości konsumcyjnych, a więc mógł mnożyć w nieskończoność powodzenie rzesz ludzkich, a wybrał alternatywę drugą, to jest alternatywę niszczenia dorobku wiekowej cywilizacji. Koszt tej wojny przekracza 60-ciokrotnie maksymalny i hipotetyczny koszt rozwiązania wszystkich napięć socjalnych w przedwojennym świecie a pokryłby bez reszty budżet wydatków państwowych dziesięciu takich państw jak Polska w ciągu dwustu lat. W pierwszym szeregu najbardziej zniszczonych państw znalazła się właśnie Polska. Jedyną jej rekompensatą są miliony wymordowanych ludzi, za jej straty terytorialne, za dziesiątki miliardów strat materialnych, za sześcioletnią eksploatację, za lata niewolniczej pracy milionów ludzi, za nieopisany łańcuch cierpień i bezprawia, za podeptanie praw przyrodzonych człowieka, może być tylko jej nowa granica na Odrze i Nysie Łużyckiej. W ten sposób cząstka nieprawości pruskich może być wyrównana.

Kierunek naszej pracy musimy zatem nastawić w stronę Ziem Odzyskanych. Drogowskazy wytyczają dwa główne punkty węzłowe: Śląsk i Wybrzeże. Dlatego nie przepadkowo w krótkim ostępie czasu z inicjatywy czynników rządowych odbyły się dwie wielkie narady gospodarcze: na Śląsku i tu na Wybrzeżu w tym właśnie Gdańsku, który stał się szyldem agresji hitlerowskiej w roku 1939 i który dziś w roku 1947 jest symbolem prawdopodobnie nie tylko dla nas samych — niezdeptanej ostatecznie sprawiedliwości w stosunkach międzynarodowych.

Ubiegły rok gospodarczy, pierwszy rok powojenny dzięki ofiarnej pracy dziesiątków tysięcy ludzi nie został na Wybrzeżu zmarnowany. Ale impuls do tej pracy dał Rząd, a w szczególności środki finansowe w kwocie 4 miliardów złotych, postawione w tym roku przez Ministra Skarbu do dyspozycji instytucyj Wybrzeża oraz identycznie zdeterminowana decyzja władz państwowych natychmiastowego podjęcia odbudowy Wybrzeża, jak ta, która w chwilach prawie beznadziejnych tak pozytywnie zaważyła na przywróceniu martwej stolicy państwa — Warszawy, do życia. Za te śmiałe decyzje cały kraj i cała ludność bez różnicy zapatrywań politycznych są Rządowi wdzięczne. Dziś zamykając bilans roku 1946, możemy zrekapitulować najistotniejsze osiągnięcia Polski na Wybrzeżu.

Porty nasze przeładowały w tym roku prawie 8 milionów ton towarów tj. 25.000 ton średnio dziennie. Cyfra ta jest wyższa od sumarycznego przeładunku Bremy w roku 1937, tj. w okresie najwyższego ożywienia koniunkturalnego bezpośrednio przed wojną, jest dwukrotnie wyższa od przeładunku Gandawy, trzykrotnie wyższa od przeładunku Rygi, czterokrotnie wyższa od przeładunku Lubeki, a stanowi zwyż 1/3 obrotów największego portu na kontynencie Europy, to jest Rotterdam w roku 1937. W jakich warunkach zaś zaczynaliśmy tę pracę zaledwie przed półtora rokiem, wiadomo powszechnie, gdyż niszczycielska robota pruska jest dokładna, precyzyjna i pełna żaru uczuciowego. W portach delty Wisły mamy w eksploatacji zwyż 11 kilometrów nabrzeży, dźwigów odremontowanych mamy 62, rozporządzamy 165 tys. m. kw. powierzchni w magazynach portowych gruntownie odremontowanych lub nowo zbudowanych przez Biuro Odbudowy Portów. W obu portach odbudowano wzwyż 23 km sieci elektrycznej, 25 km linii wodociągowych, przeprowadzono badania nurkowe na przestrzeni 43 km, usunięto 74 wraki, odbudowano 6 mostów i wiaduktów portowych, 2 elewatory zbożowe o pojemności 20 tysięcy ton, zbiorniki na paliwo płynne o pojemności zwyż 100 tys. m^3, zremontowano zwyż 9 tys. izb mieszkalnych, 12 obiektów szpitalnych o 43 budynkach, uruchomiono w najszerszym zakresie szkolnictwo powszechne i średnie, uruchomiono w odbudowanych już 80% kompleksach gmachów 5 wyższych zakładów naukowych, doprowadzono do stanu eksploatacji zniszczoną gazownię, wodociągi, kanalizację, oświetlenie publiczne, zakłady oczyszczania miasta. W obrotach portowych w ciągu roku przekroczono cyfrę 360 tys. wagonów kolejowych, przy czym średnia dzienna ilość wagonów towarowych załadowanych i wyładowanych wynosiła w sierpniu 1945 roku tylko 157, w sierpniu 1946 roku prawie dziesięciokrotnie więcej, bo 1.511. Gdańska Dyrekcja Kolejowa odbudowała 220 km torów, 660 rozjazdów, 60 mostów, 12 dworców kolejowych, 10 parowozowni, prawie 16 tysięcy km linii napowietrznych teletechnicznych, zainstalowała 2 tysiące aparatów telefonicznych i telegraficznych. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne obsługują obecnie 160 km linii autobusowych, tramwajowych, trolleybusowych i wodnych. Urządzenia te już obecnie przewożą do 4 mil. pasażerów. Poważny dorobek wykazują w rb. drogi wodne i żegluga śródlądowa. poczty, energetyka i przemysł Wybrzeża. Zjedn. Stoczni Polskich posiada 6 zakładów pracy i zatrudnia ok. 7,5 tys. pracowników. Stocznie Rybackie zatrudniają 1.200 pracowników. Dziesięć uruchomionych fabryk przemysłu metalowego z siedzibą w Gdańsku zatrudnia zwyż 1.400 pracowników. Przemysł drzewny tego okręgu posiada 28 zakładów czynnych. Gdańska Dyrekcja Przemysłu Miejscowego posiada w swej administracji 41 czynnych zakładów pracy. Szczecińska Dyrekcja Odbudowy posiada 28 zakładów uruchomionych, 7 w stadium remontów.

Liczba pracowników zatrudnionych w warsztatach rzemieślniczych w okr. Gdańsk—Gdynia dosięga 12 tys. Obroty handlowe dwu najpoważniejszych placówek handlu hurtowego, t. j. „Społem" i Państwowej Centrali Handlowej w obrębie województwa gdańskiego przekroczyły w listopadzie ub. roku 620 milionów złotych. Połowy morskie polskiego rybactwa osiągnęły poważny sukces. Połowy te w roku 1946 przekroczyły 23 tys. ton ryby, wartości 550 milionów złotych. Oznacza to, że połowy morskie rozpoczynając tak niedawno z punktu zerowego, osiągnęły poziom w cyfrach tonowych z roku 1936, a przewyższyły znacznie rezultaty zarówno roku 1935 jak i 1937. Taki sam proces dynamicznego postępu i zagospodarowania rozwija się na mniejszą skalę — zarówno na Wy-

brzeżu Zachodnim i Wschodnim. Ale ilekolwiek dumy może przenikać serce każdego Polaka z rezultatów odbudowy strat materialnych na jego nowym Wybrzeżu Bałtyku, to wszystko to staje się drobną pozycją wobec jednego dominującego faktu.

I w Szczecinie i w Świnoujściu, w Kamieniu i Kołobrzegu, w Nowym Warpnie i w Dziwnej, w Koszalinie i w Derłowie, w Łebie i w Ustce, w Gdańsku i Sopocie, w Elblągu i Malborku, we Fromborku, Kadynii, Tolkmicku, na całym 500 km obszarze Wybrzeża promieniuje dziś to samo życie polskie, te same uczucia i ambicje, które przed wojną demonstrowały żywotność naszego narodu w Gdyni i w Pucku, w Jastarni i we Władysławowie, na małym wówczas polskim Wybrzeżu, zawartym pomiędzy jeziorem Żarnowieckim a granicą Wolnego Miasta Gdańska. To też z tego punktu widzenia można mieć pewność, że polski element ludzki swój egzamin zdawać będzie i nadal pomyślnie na Wybrzeżu, dołączając wkład własnej pracy do spraw historycznych, które powróciły naród nasz nad Odrę i Nysę Łużycką.

Żaden z fragmentów posiadania narodowego nie odczuwa tak bezpośrednio, tak wyraziście, tak poglądowo, jak właśnie wybrzeże morskie, że nie jesteśmy sami w świecie, że każde rzetelne osiągnięcie jest wynikiem ciągłej i ciężkiej walki inteligentnej rywalizacji. Rolnictwo, przemysł, handel, rzemiosło, bankowość, administracja, komunikacja lądowa, wszystko to wiąże się z tą pracą przede wszystkim z rynkiem zewnętrznym. Stosunki zewnętrzne są tu funkcją marginesową. Może i jego Wybrzeże, jakkolwiek są całkowicie i bez reszty oddane służbie interesu narodowego, pozostałyby jednak martwym pustkowiem, gdyby nie pełniły posłannictwa w dziedzinie stosunków międzynarodowych. Każdy fragment importu i eksportu musi mieć kontrahenta na zewnątrz, który tylko w wyjątkowych i krótkich okresach ulega przymusowi relacji handlowych z danym rynkiem. On działa i żyje według własnych praw i własnych tendencji. Wypływa z tego pierwszy ważki postulat, domagający się takiego rozbudowania i wyposażenia aparatu techniczno-portowego, by w ostrej walce konkurencyjnej wytrzymał on próbę życia. Ponadto jednak, jeżeli najkapitalniejsze założenie planu narodowego, mówiące o znacznym podniesieniu stopy życiowej mas ludzkich w Polsce, ma być urzeczywistnione, to Polska musi się niezwykle szybko inwestować, musi wyposażyć człowieka i instytucje wytwórcze w odpowiednie, nowoczesne narzędzia pracy, surowce, środki pomocnicze, musi się elektryfikować i motoryzować, a podstawowe ku temu elementy można zdobyć tylko z zagranicy, w oparciu o rozwój własnego eksportu. Te konieczności poczną automatycznie skierowywać uwagę na coraz to nowe rynki zbytu i rynki zakupu. Selekcja rynku pocznie następować na podstawie wskaźnika największego zainteresowania i najwyższych obopólnych korzyści.

Z takiego nastawienia wynika już cały łańcuch realnych konsekwencji. Część tych konsekwencji ma charakter gospodarczo-polityczny. Jest to np. zagadnienie przekształcenia portów typowo przeładunkowych na handlowe.

Tworzenia instytucji gospodarczych wyższego rzędu, jak giełdy towarowe, aukcje, wystawy i targi międzynarodowe itp., a wreszcie konkretyzacja tendencji gospodarczych w polityce traktatowej. 2-ga część tych konsekwencji ma charakter rzeczowy, i ona to wiąże bezpośrednio z tematem obecnego referatu. Nowy plan inwestycyjny na rok 1947 i na lata następne w przeciwstawieniu do planów z roku 1945-46. W zakresie zagadnień portowych, skierowuje się wyraźnie w stronę morza. Ma on stworzyć normalne, bezpieczne warunki postoju statków w naszych portach, ma on usunąć wszystkie zasadnicze trudności pracy przeładunkowej. Jeżeli obecnie dyskwalifikujemy często metody pracy portowej, jeżeli oceniamy wydajność pracy ludzkiej poniżej norm przedwojennych, to należy pamiętać, że jest w znacznej mierze rezultatem braków technicznych. Miejsce rozładowywania statków, magazynowania towarów, mechanizacja obsługi są dotychczas często wynikiem albo improwizacji, albo konieczności narzuconych przez samą sytuację w portach. Na dłuższy dystans praca taka będzie nierentowna, i obali dawną renomę konkurencyjności naszych portów. Plan nasz przeciwstawia się tym zjawiskom i dąży do zasadniczego uregulowania sprawy w okresie trzyletnim.

Drugi, nowy i zasadniczy moment wynika ze świadomości uzyskać nie tylko najbardziej skoncentrowany, najkorzystniejszy ekonomicznie rezultat pracy obsłużenia zaplecza polskiego, ale również zagospodarować całe Wybrzeże polskie od Szczecina i Świnoujścia aż po Elbląg i Braniewo na wschodzie. To pięćset kilometrowe Wybrzeże może się stać potężna dźwignia przebudowy struktury gospodarczej i socjalnej nowej Polski. Jest to politycznym osiągnięciem Rządu polskiego. Winno się stać również jego osiągnięciem gospodarczym. W fazie początkowej czas odgrywa decydującą rolę. Właśnie okręg Gdyni, Gdańska, przy skoncentrowanym wysiłku, zapewniał osiągnięcie wielkiej zdolności przeładunkowej w czasie najkrótszym. Stąd wypływa zjawisko, że w roku 1946 większa część nakładów państwowych skoncentrowała się w tym okręgu centralnym. Z sum przeznaczonych na odbudowę i inwestycje podstawowe — poza rolnictwem i działami pokrewnymi — okręg centralny zaabsorbował 85,7%, okręg zachodni 12,8%, okręg wschodni sumarycznie 1,5%, a w tym w kredytach rezerwowych Delegatury Rządu 10,2%. Plan opracowany na rok 1947 przewiduje już poważne przesunięcia. Na okręg centralny ma się zużyć 63,7% sum ogólnych, na okręgi zachodnie 34%, na okręgi wschodnie 2,3%. Przy ogólnym wzroście sum nakładowych w skali bezwzględnej.

W hierarchii nakładów elementy stanowiące skoncentrowany wyraz polityki morskiej zajmują czołowe miejsca. W projektach przedkładanych władzom państwowym do decyzji, zapreliminowanych sum ma przypaść w roku 1947 na rekonstrukcję portów morskich 33% ogółu nakładów, na koleje 18,2%, na celę odbudowy miast wydzielonych 13,4%, na energetykę 12%, na odbudowę innych miast i wsi w województwach morskich 9%, na rozbudowę rybołówstwa morskiego 5,8%, na drogi bite i mosty drogowe 5%, na drogi wodne okręgu 2,7%, na różne cele nakładowe, głównie telekomunikacyjne 0,9%. Poza tym planem znajdują się jednak w planach państwowych i inne pozycje nakładowe o wysokim znaczeniu dla Wybrzeża, preliminowane jednak bezpośrednio w resortach centralnych. Do takich ważkich zagadnień należy przede wszystkim rozbudowa floty handlowej, wyposażenie i rozbudowanie stoczni polskich, uruchomienie arterii odrzańskiej, własne nakłady centrali przemysłu węglowego w portach, odbudowa i rozbudowa przemysłu nadmorskiego przez odpowiednie centrale, nakłady w zakresie własnych budżetów, oświaty i zdrowia, a przede wszystkim poważne nakłady na cele odbudowy i rozwoju rolnictwa w okręgach nadmorskich.

Te nakłady państwowe zmienią fundamentalnie w ciągu trzech lat zewnętrzny obraz naszego Wybrzeża, przetworzą strukturę gospodarczą tych okręgów, wyposażą człowieka i główne porty morskie w inne, nieporównanie doskonalsze techniczne narzędzia pracy.

Rozbudowa i spotęgowana eksploatacja portów morskich, uruchomienie na poważniejszą skalę przemysłu handlu i rzemiosła przeniesienie ośrodków dyspozycyjnych dla marynarki handlowej rozbudowanej systematycznie na Wybrzeżu, rozwój rybactwa morskiego i jego przetwórstwa, dalsza rozbudowa instytucji kulturalnych muszą spowodować cały szereg nowych i pilnych potrzeb. Cechą znamienną gospodarki planowej musi być równomierność i współrzędność rozwiązywania problemów, które funkcyjnie są ze sobą związane. Przykładowo można natomiast zwrócić uwagę na zagadnienie budownictwa i odbudowy miast. Cały zaplanowany rozwój Wybrzeża, całe powodzenie nakreślonych celów, związany jest z procesem dalszej koncentracji elementu ludzkiego.

Te rzesze nowych pracowników muszą przede wszystkim otrzymać dach nad głową. Jest to warunek fundamentalny i wstępny. Koncentracja zadań pracy wymaga zaś, by i osiedla pracownicze w miarę możności zostały skoncentrowane i planowo usytuowane w stosunku do potrzeb. Na tym tle wyrasta cały szereg zagadnień do przepracowania. Z jednej strony w niesporadycznych wypadkach ulokowały się w najkorzystniejszych miejscach na Wybrzeżu instytucje, które swym tematem pracy nie są związane z okupowanym przez siebie a w konsekwencji przez swych pracowników miejscem. Takie instytucje muszą być przesiedlone z terenów największego zagęszczenia ludnościowego. Akcja taka nie tylko zezwoli na najbardziej planowe i znacznie tańsze dla Skarbu Państwa rozwiązanie zagadnienia ludnościowego w okręgach już obecnie prze-

ludnionych, lecz zarazem łatwiej zagospodarowanie terenów nadmorskich dotychczas jeszcze martwych. Obok tego wyłania się sprawa dalszego wzmocnienia tempa odbudowy skupień miejsko - portowych na Wybrzeżu. To co mogło być mniejszym kosztem i wysiłkiem odbudowane, zostało już w wielkiej mierze zrealizowane. Przyjmując jako dyspozycję zasadniczą i wysoce celową, iż w najbliższym okresie trzyletnim cały wysiłek ma być skoncentrowany na sprawie dalszej odbudowy, staniemy już obecnie nieraz wobec sytuacji wyjątkowej, gdzie będziemy zmuszeni przystąpić do nowego od podstaw budownictwa. W niektórych okręgach, pomimo niemałych zniszczeń, mamy już dziś więcej dzieci w wieku szkolnym niż przed wojną. Zbytnia odległość osiedli od miejsca pracy prowadzi do bardzo licznych ujemnych objawów zarówno natury ekonomicznej jak i socjalnej. Są też miasta, w których całe obszary są doszczętnie zniszczone i to właśnie te, które biologicznie zarówno w stosunku do portów jak i do miasta są predystynowane do odgrywania aktywnej roli. Gdyż pojęcie miasta portowego jest pojęciem złożonym i na długiej fali rozwój tych dwu elementów nie da się od siebie odseperować. Stąd też w pracy nad odbudową miast dominować będą w najbliższym trzyleciu analogicznie nowe momenty, tak jak dominować będą przy odbudowie portów. Czynnik doraźności potrzeb musi stopniowo coraz bardziej zanikać. Pracowaliśmy dotychczas aby móc żyć, w następnej fazie musimy żyć aby pracować. Oznacza to, że celem nowego wysiłku ma być normalizacja warunków pracy, a ona wynika z normalizacji warunków życia. Z tego punktu widzenia na plan pierwszy wysuwa się postulat ogólnego uporządkowania miast, postulat odbudowy i budownictwa mieszkań pracowniczych, postulat przeimpregnowania miast Wybrzeża nowym, nawskroś polskim charakterem w zabudowie. W wypadkach nieodpartej konieczności w tym okresie czasu mogą powstać ośrodki krystalizacyjne polskiej urbanistyki, zastępujące miejsca niemieckich ruin, a muszą powstać przemyślane krytycznie nowe plany zabudowy miast nadmorskich. Do tego rozwoju dostosowane będą zakłady użyteczności publicznej, środki komunikacyjne, ulice, drogi, zieleńce, oraz te wszystkie urządzenia, które stanowią pierwsze potrzeby wielkich, kulturalnych i cywilizowanych środków ludzkich. Tak pojęte zadania wymagać będą dużego nakładu pracy i środków finansowych. Toteż konsekwentnym postulatem jest tendencja, by włączyć do tego procesu wszystkie wartości sił narodowych. Dotychczas elementem dominującym w akcji odbudowy i zagospodarowania zniszczonych ziem było państwo. Jego przeważająca i kierownicza rola w ramach polityki gospodarczej planowania jest nieodzowna. Ale obok niego muszą wystąpić na widownię jako aktywne jednostki w dziele odbudowy i samorządy miejskie i organizacje spółdzielcze i incjatywa prywatna, a np. miasto Poznań udowodniło praktycznie, jak poważne skutki mogą powstać w krótkim czasokresie przez sharmonizowanie wszystkich tych sił.

Wybrzeże morskie bowiem—szczególnie tak korzystnie usytuowane geograficznie do zaplecza jak nasze obecne — stanowi potężny węzeł przecięcia się, zogniskowania się prawie wszystkich podstawowych problematów i zagadnień nowoczesnego państwa. Ta wielofunkcyjność reagowania Wybrzeża na cały stan ekonomiczny państwa powoduje, że muszą znaleźć tu miejsce specjalne metody ustawicznego korygowania i harmonizowania zróżniczkowanych planów, a Rząd Państwa dał temu konkretny wyraz przez stworzenie całego systemu kredytów rezerwowych i dyspozycyj Delegatury Rządu, które pozytywnie pełniły swą służbę w imię decyzji rządowej odbudowania i zagospodarowania tak potwornie zdewastowanego po wojnie Wybrzeża.

W istocie rzeczy historyczna doniosłość zagadnienia Wybrzeża polskiego nie polega jednak na takim czy innym ustosunkowania się poszczególnych tematów i fragmentów planu. Ambicją wszystkich ludzi związanych bezpośrednio z Wybrzeżem i morzem, i ludzi dla których ten odcinek Bałtyku od Świnoujścia po Braniewo jest obiektem codziennej pracy i—powiedzmy to otwarcie — obiektem głębokiego sentymentu, jest oczywiście to, by uzyskać od Rządu najwyższą pomoc materialną, która przepracowana przez setki tysięcy rąk i tysiące mózgów pozwoli wyprzeć z granic naszego Wybrzeża nowego i przyczajonego wroga, tj. dewastacje i zniszczenia wojenne. Mamy przed oczyma wizję tego, jak ton nadmorski, piękny i wartościowy kraj winien wyglądać, jak winien tętnić bujnym życiem i wysoką cywilizacją, jak winien służyć całemu narodowi. Wkładamy pracę naszą poto, by następne pokolenie nasze mogło być dumne z tego Wybrzeża. Wszystko wydaje się nam ważne i najpilniejsze właśnie tu w pasie nadbałtyckim. Rzeczą Rządu jest mieć na oku dobro i pomyślny rozwój całego państwa i całego narodu i korygować z tego punktu widzenia nasze postulaty.

Ale u samych źródeł planu państwowego u podłoża naszych wniosków i postulatów naszych też i rezolucji leży jedna wspólna, głęboka tendencja, która ma zasadnicze, dziejowe znaczenie. Od 13 wieku rozpoczął się proces żmudnego systematycznego odcinania Polski od jej dostępu do Morza Bałtyckiego. Ramiona polipa krzyżacko-pruskiego wyciągały się coraz dalej i dalej na wschód w długim pasie nadmorskim. Europa przechodziła najgłębsze ewolucje polityczne, gospodarcze i społeczne. Ale ta tendencja pruska była niezmienna i Prusy królewskie i Niemcy cesarskie i Rzesza demokratyczna i ustrój faszystowsko - führerowski parły w tym samym kierunku, a kierunek ten odznaczał ustawiczną agresję pruską, ustawiczny proces wyrażony sloganem „Drang nach Osten". Cele tej polityki nie kończyły się na unicestwieniu Polski. Przejawiały się one wyraźniej w chwilach przełomowych Europy. Zaprezentowała je formalnie demokratyczna Rzesza po pierwszej wojnie, formułował je Hitler w „Mein Kampf", realizował je w czasie ostatniej wojny Rosenberg i Himmler. Powrót tego Wybrzeża do swego naturalnego polskiego organizmu, wyparcie niemieckiej organizacji z nad całego Bałtyku aż po ujście Odry, to synonim stępienia pruskiego parcia na Wschód, to dźwignia wznosząca dobrobyt milionowych mas ludzkich na całej przestrzeni Europy od Odry na wschód, to synonim pokojowej współpracy wielu narodów. Polityka pruska zmienia czasem metody, treści swej nie zmienia nigdy. Istota naszego problematu sprowadza się więc do tezy następującej. Musimy zcementować cały obszar Ziem Odzyskanych w jednorodny monolit polski, zanim wewnętrzne siły Prus zregenerują się ponownie. Najaktywniejszym katalizatorem tego procesu jest i będzie na zawsze Wybrzeże nasze, o ile zdołamy wydobyć z niego większe i bardziej pozytywne wartości, niż mogło się to stać w ramach pruskiej polityki państwowej.

Jeżeli zdołamy szczególnie tu na Wybrzeżu spoić w jednolitą całość te dwa elementy aktywizmu państwowego, przejawiające się w planie narodowym dla odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i w polityce morskiej państwa, jeżeli nadamy im cechy trwałości i rzeczowości, jeżeli obie dziedziny — gospodarczą i polityczną — zwiążemy ze wszystkimi siłami twórczymi, tkwiącymi potencjalnie w naszym narodzie, to w ciągu krótkiego okresoczasu będziemy świadkami tak wielkich i pozytywnych rezultatów na całej długości polskiego Wybrzeża, jak i dziś ani nakreślić, ani przewidzieć nie możemy.

Czesław Bobrowski

Wybrzeże wobec Trzyletniego Planu

Czym jest w planie ogólnym, w całości zamierzeń gospodarczych, plan Wybrzeża? Co narodowy plan gospodarczy ma dać dla Wybrzeża w r. 1947 i czego, jakiego wkładu Wybrzeże do całości planu oczekuje?

Przede wszystkim to pierwsze. Co plan daje Wybrzeżu? W sposób bezpośredni daje kolosalne zwiększenie nakładów inwestycyjnych, przewidziane w szkicu planu inwestycyjnego, który nie jest jeszcze zatwierdzony przez Rząd, ale jest już uzgodniony między właściwymi najbardziej zainteresowanymi resortami. Nie ma takiej pozycji w planie na rok 1947, która w porównaniu z planem na trzy kwartały 1946 r. nie wzrosłaby przy-

najmniej dwukrotnie. A jest szereg pozycji, nakładów inwestycyjnych, które wzrastają pięcio, sześcio i siedmiokrotnie.

Wkład finansowy w całość planu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego i wwiązanie integralnie z Wybrzeżem odcinki innych planów, jak Ministerstwa Komunikacji i Odbudowy rośnie prawie trzykrotnie i to bez uwzględnienia planu akcji na Ziemiach Odzyskanych, o którym powiem za chwilę, a który przedstawia się jeszcze śmielej. To jest ten wkład czy nakład, jaki plan inwestycyjny daje Wybrzeżu bezpośrednio.

Ale obok tego, z punktu widzenia Wybrzeża, integralnie związanego z zapleczem, istotnie jest, co daje plan na zapleczu w dziedzinach mających pierwszorzędne znaczenie dla Wybrzeża. Myślę, że listę tych rzeczy należy rozpocząć od stwierdzenia, że plan daje gwarancję, że to, co zostało osiągnięte w roku 1946 w zakresie obsługi kolejowej, zostanie na przyszły rok nie tylko utrzymane, ale podciągnięte o kilka kroków dalej ku doskonałości.

Jak w roku 1946 podstawowe niebezpieczeństwo dla sprawnego funkcjonowania portów od strony zaplecza zostało usunięte i nie powtórzył się kryzys kolejowy jak jesienią i zimą roku poprzedniego, tak samo preliminowana na rok 1947 produkcja taboru kolejowego i import taboru amerykańskiego dają gwarancję wypełnienia przez aparat kolejowy zadania, jakie przewidziane zwiększenie załadunku na kolej nakłada.

Plan daje drugą gwarancję, gwarancję rosnących przeładunków masowych.

Nasz plan eksportu węgla, który został w roku bieżącym przekroczony, aczkolwiek nie wypełniliśmy jeszcze wszystkich zobowiązań traktatowych, w planie przyszłorocznym rośnie w swojej masie o przeszło 30 procent.

Plan otwiera możliwość zdobywania dalszych kredytów. Plan gwarantuje stały, systematyczny z miesiąca na miesiąc wzrost masowych załadunków węgla. Gwarantuje również systematyczny rozwój z miesiąca na miesiąc podstawowych załadunków w imporcie. Ale obok zmian ilościowych zarysowuje się nowe zjawisko.

Koniec roku 1947 przyniesie w eksporcie nowy czynnik jakościowy. Rok 1947 otwiera przed Wybrzeżem nowe możliwości pracy. Istnieje szereg szans na to, że w roku 1947 lista artykułów eksportowych wyjdzie poza dotychczasowe wąskie koło, znane nam wszystkim. Znajdą się tu m. inn. i szlachetniejsze artykuły przemysłu spożywczego, eksportowane w kompensacie za tańsze środki żywnościowe. Będzie to w pewnych dziedzinach zapoczątkowanie eksportu o charakterze biletu wizytowego. Będzie to pierwszy krok do nadania Wybrzeżu w handlu i w spedycji bogatszej i szerszej roli niż dotychczas.

W imporcie chwilowo przeżywamy okres trudny. Okres spadku załadunków UNRRA. Ale w drugiej połowie 1947 r. napłyną poważne ilości towarów inwestycyjnych, zamówionych w toku 1946 r. I w początku roku bieżącego w uzyskanych przez nas kredytów zagranicznych, czy to traktatowych, czy Eksport — Import Banku, czy z nowych kredytów inwestycyjnych, których otwarcie jest już bliskie.

Będzie to także okres, kiedy rozpocznie się strumień dopływów surowców niebazowanych na owej łasce pańskiej, która na pstrym koniu jedzie. Nie na owej międzynarodowej solidarności, której wyraz praktyczny czasem zawodzi. Będzie on oparty na naszym własnym wysiłku, dorobku, podstawie naszych finansów i zdobywanych przez nas handlowych kredytów. Końcówka roku 1947 ma szanse dać już normalizację, chociaż nie w pełnym wachlarzu, nie na poziomie ostatecznej normalizacji charakteru obrotu naszych portów.

To są te rozszerzone zadania i rozszerzone warunki pracy, jakie stworzyło na Wybrzeżu zaplecze, oraz handel zagraniczny dla obrotu portów.

W tych trzech czynnikach, które dla Wybrzeża posiadają znaczenie zasadnicze, jednym z najistotniejszych jest ten, że nasze Wybrzeże stanowi integralną cząsteczkę Ziem Odzyskanych. Tak, jak nie sposób jest mówić o Ziemiach Odzyskanych bez Odry i Wybrzeża, tak nie sposób mówić o problemie Wybrzeża inaczej, jak w związku z całością problemu Ziem Odzyskanych. Jest rzeczą nie wymagającą ani jednego słowa motywacji stwierdzenie, że na odcinku Ziem Odzyskanych nasz plan inwestycyjny winien, musi, dokonać największego skoku, najpoważniejszego wzrostu wydatków w r. 1947.

Szkic planu przewiduje, w porównaniu z planem sfinansowania inwestycji w roku zeszłym, dla całości Ziem Odzyskanych wzrost nakładów w porównaniu z rokiem zeszłym czterokrotny, co przekracza 40 miliardów złotych.

Suma nakładów, przewidzianych na Ziemie Odzyskane w roku przyszłym jest o kilka miliardów wyższa niż całość nakładów planu inwestycyjnego na 9 miesięcy roku 1946. Prócz cyfry wyrażającej całość zamierzonych nakładów na Ziemie Odzyskane o naszym realnym i zdecydowanym wysiłku dla szybkiej odbudowy Ziem Odzyskanych świadczy jeszcze cyfra druga. Cyfra wyników Daniny Narodowej. Cyfra ta na dzień 2 stycznia wynosiła 7 miliardów złotych. Zanim upłynął termin ostateczny, przeszło 60% zadania mobilizacji środków jest już dokonany i to pozwala mi z całą świadomością rzucić cyfrę ponad 40 miliardów złotych, mimo, że nie jest ona jeszcze zatwierdzoną przez Rząd, rzucić cyfrę ponad 40 miliardów złotych, jakkolwiek jeszcze przed kilku tygodniami na zjeździe we Wrocławiu mówiłem nieśmiało o cyfrze trzydziestu kilku miliardów. Wkład dokonany w ciągu paru tygodni dzielących nas od Zjazdu we Wrocławiu, pozwoli mi opracować śmiało i realnie cyfrą 40 miliardów złotych. To jest to, co może plan dać. Jak to można scharakteryzować. Najprościej można w ten sposób. Nasz plan w całości jest planem odbudowy. Na niektórych tylko odcinkach, akcentach, ma być planem rozbudowy. Ale tu, na odcinku Wybrzeża, Ziem Odzyskanych przy tych dwóch problemach, które splatają się w jedno, które najlepiej symbolizują nową Polskę, na tym odcinku jesteśmy świadomie niekonsekwentni. Na tym odcinku nie jesteśmy tylko maszyną do liczenia, na tym odcinku wchodzi w grę czynnik ambicji, odwagi i wyobraźni.

Na odcinku Wybrzeża i Ziem Odzyskanych idziemy ponad prostą łataniną, ponad przyjęte tempo odbudowy.

Stosunek Rządu do Wybrzeża znajduje swój wyraz w postaci planu, który na tym odcinku wiąże nas ze światem. Na włączenie gospodarcze Ziem Odzyskanych przypadają akcenty śmielsze, inne niż te, które skrupulatnie z linią, miarą i liczydłem usiłujemy zachować gdzieindziej. Tworzymy na Wybrzeżu cały szereg rzeczy w dotychczasowej rzeczywistości polskiej nowych. Rybactwo jest rzeczą nową, gdyż spadek, który tutaj zastaliśmy, jest drobnym tylko zalążkiem. Stocznie są rzeczą nową. Żegluga, jeśli w roku przyszłym liczymy na przekroczenie taboru pływającego o 50 procent w stosunku do roku 1938, to można mówić o zmianie ilości w tej skali, że mamy do czynienia z rzeczą nową.

Od Wybrzeża oczekujemy, że stanie się ono dziedziną przodującą w wykonaniu planu.

W świetle cyfr planu zadania jakie stawiamy poszczególnym odcinkom, są różne. Od rolnictwa plan nasz nie oczekuje jeszcze w r. 1947 osiągnięcia poziomu przedwojennego, przemysłowi jako całości stawia jako zadanie przekroczenie poziomu 100 proc. pod koniec roku przyszłego.

Poszczególne działy przemysłu już ten wskaźnik osiągnęły. Jest rzeczą oczywistą, że przy tym napięciu nakładów wolno oczekiwać, że w roku 1947 na każdym odcinku, czy to taboru pływającego, czy przeładunku portowego, pracy stoczni, czy innych odcinkach pracy Wybrzeża, że wskaźnik 100 przy podstawie 38 r. przestanie istnieć w życiu Wybrzeża, że do końca roku przyszłego na każdym odcinku uzyskamy wskaźniki symbolizujące nie tylko przekroczenie poziomu przedwojenego, ale nową formę, nowy kształt, nowy charakter pracy Wybrzeża.

Wszyscy, którzy kiedykolwiek mówili o sprawach Wybrzeża podkreślali to, co chcą na zakończenie podkreślić. Można powiedzieć, że zagadnienie to cechuje swoistą integralność spraw Wybrzeża. Swoistą nierozerwalność poszczególnych odcinków, problemów. Właśnie w rejonie Wybrzeża występuje z wyjątkową jaskrawością fakt współzależności wzajemnej planów odcinkowych. Z tego można wyciągnąć drugi wniosek. Ten wniosek pozwolę sobie z całą jaskrawością podkreślić.

Jeśli wolno stwierdzić, że dla wykonania zadania A) konieczne jest, aby było wykonane zadanie B), również C), D) itd. — cała długa lista wzajemnie wiążących się zadań, to wolno tak samo mniemać, że wykonanie tych zadań dać może w sumie rezultat przerastający to mechaniczne zsumowanie zadań. Jeżeli prawdą jest, że zagadnienia te są integral-

ną całością w tym sensie, że jedno zaniedbanie hamuje osiągnięcia innych odcinków, to odwrotnie też, prawdą jest, że współmierne wykonanie poszczególnych zadań dać winno zaprzeczenie prawdzie arytmetycznej, że suma jest równa składnikom. Suma rezultatów osiągniętych na Wybrzeżu, winna być większa, zawierać w sobie jakiś dodatek niewymierny, coś więcej niż to co suche cyfry planu przewidują.

Stefan Askanas

Problemy komunikacyjne morsko-śląskie

W r. 1945 odbyło się z udziałem prezesa CUP-u Bobrowskiego i Delegata Rządu inż. Kwiatkowskiego pierwsze zebranie w sprawach morskich, a specjalnie dla zagadnień komunikacyjnych i możliwości przeładunkowych w portach. Ocena możliwości była konieczna dla oznaczenia naszego eksportu węgla i importu rudy morzem. Został wówczas stworzony ten wykres hipotetyczny, mówiący, jak sobie wyobrażamy w roku 1946 wyniki naszej pracy w portach i na Wybrzeżu. Rzeczywistość prawie pokryła się z tym, co było przewidziane. Jeżeli chodzi o osiągnięcia w portach były większe niż przewidywaliśmy. Wykres ten jest pierwszym wykresem, który wskazuje na konieczność koordynacji i zharmonizowania pracy kolei i przeładunku w portach. W tym wyścigu pomiędzy koleją a portami nie ma zwycięzcy i być nie powinno, bo gdybyśmy stwierdzili, że w jednej z tych dwóch dziedzin mamy zwycięzcę, to uznalibyśmy, że został on przeinwestowany w danym kierunku, co jest sprzeczne z założeniami planu. Jeżeli w planie na rok 1947/49 przewidujemy trzykrotne zwiększenie przeładunku w porównaniu z rokiem 1946, to pociąga to za sobą dostosowanie wszelkich środków komunikacyjnych dla sprostaniu temu zadaniu. A równocześnie stawiamy sobie pytanie, czy jesteśmy w możności dokonania tego i jakie prace musimy wykonać? Jeżeli chodzi o warunki lokalne Gdańska i Gdyni trzeba będzie odbudować to co było przed wojną a przede wszystkim odbudować węzeł czeski oraz wybudować nowych 20 km toru na Trojanie, w Szczecinie zaś odbudować trzy mosty.

Jeżeli mówimy o zapleczu dla portów, to zaplecze to sięga bardzo daleko. To nie jest przygotowanie węzła gdańskiego, to nie jest praca, która się odbywa, to jest dostosowanie węzła katowickiego, przystosowanie całej Odry, Gliwic, późniejszego kanału Dunaj — Odra, kanału, który będzie łączył Odrę z Wisłą, który będzie szedł poprzez Kistrzyń, Bydgoszcz, Modlin do Brześcia. To jest stworzenie momentu, aby oddech morza Bałtyckiego połączył się z oddechem morza Śródziemnego i powstanie wtedy olbrzymi węzeł wodny na ziemiach Polski. Mówimy o tym dlatego, że choć nie mieści się to w planie odbudowy gospodarczej, ma jednak swój początek w tym planie. Komunikacja musi być przystosowana na bardzo długą falę. Jeżeli mówimy o regulacji Wisły w najbliższych 10 latach, musimy również pamiętać że to ma właśnie swój początek w pierwszym planie trzyletnim i będzie miało swoje uzasadnienie w dalszych planach narodowych.

W obecnej sytuacji zagadnienia komunikacyjne na Wybrzeżu możemy podzielić na dwa problemy: na lokalne oraz ogólnopolskie. Program lokalny wymaga całkowitego zelektryfikowania Wybrzeża. Jest to konieczne dla dobrej organizacji pracy, dla sprawnego życia gospodarczego Wybrzeża. Jeżeli równocześnie zorientujemy się, że tak samo zelektryfikować będziemy musieli nasz węzeł katowicki, to koncepcją tego w najbliższym czasie będzie zelektryfikowana magistrala Śląsk — Porty. Jeżeli mówimy o komunikacji na Wybrzeżu, musimy pamiętać o tym, że porty nasze są naszym oknem na świat, że z komunikacją łączy się zagadnienie transportu międzynarodowego. Już dziś musimy sięgać wszędzie, gdzie mamy możność utrzymywania stosunków handlowych. To nie jest naszą wygórowaną ambicją. To jest koniecznością. Bo skutki tego odczujemy może za lata 2—3. Dziś już musimy zorganizować spedycję międzynarodową i maklerkę. Jeżeli tego nie dokonamy, to wówczas, gdy będziemy chcieli to zrobić za 2 albo 3 lata, to może się okazać, że jest za późno. Po poprzedniej wojnie straciliśmy okazję. Na skutek naszego położenia geopolitycznego jesteśmy krajem par excelence tranzytowym, a dziś po przesunięciu granic bardziej jeszcze niż kiedykolwiek. Jeżeli mówimy o rozwoju naszych portów to musimy przestać myśleć jaką zdolność przeładunkową one mają, ale że posiadanie wybrzeża morskiego nakłada na nas obowiązek obsłużenia państw naddunajskich. Porty nasze pod względem komunikacyjnym muszą być portami dobrze pracującymi, tanimi i konkurencyjnymi. Dla zagadnienia tranzytu jedną z największych magistrali jest magistrala rzeki Odry. Podnosimy w tej chwili z dna rzeki tabor. 5 mil. ton mamy przewieźć w obu kierunkach. Przez uruchomienie dodatkowych zbiorników wodnych podniesie się ich zdolność przewozową do 6 milionów ton. Jest to bardzo śmiały zamiar, wierzę jednak w jego wykonanie. Jeżeli nie będziemy mieli dość taboru, to będziemy robili to, czego dotąd na Odrze nikt nie robił, będziemy jeździć nocami. Komunikacja lokalna na Wybrzeżu ma w tej chwili bardzo trudne zadanie, jak wszystkie rzeczy, które robią samorządy. Gdynia i Gdańsk zostały połączone dodatkowo trolleybusami, tramwajami. To jest wysiłek dużej miary. Jeżeli mówimy o skoordynowaniu i sharmonizowaniu pracy w portach, to należy wskazać, że odbija się ona na życiu gospodarczym nawet w zupełnie dalekich falach. Musimy zwiększyć ładowność naszych pociągów. Zamówiliśmy w Stanach Zjednoczonych 3 tys. węglarek 40-tonowych i specjalne urządzenia przeładunkowe jak również będziemy produkowali sami większe węglarki o nośności 26 ton. To nie jest wystarczające. Musi być znormalizowany przeładunek i załadunek i te urządzenia przeładunkowe w porcie odbijają się na urządzeniach przeładunkowych na Śląsku i odbija się też na wszystkich urządzeniach przeładunkowych kolei i przemysłu. Dziś mamy b. poważną rzecz do opracowania, która w planie trzyletnim musi znaleźć swój wyraz: konieczność znormalizowania wszelkich urządzeń przeładunkowych. Czy stać nas na to wszystko, co w tej chwili mówimy o kanałach i o nowej organizacji, która ma być wprowadzona w życie.

Wiemy, że plan narodowy mówi, że w ciągu trzech lat będziemy robili to co jest najkonieczniejsze. Jednak prace przygotowawcze do nowych inwestycyj muszą być prowadzone. Chciałem tylko powiedzieć o samej koncepcji. Taką koncepcją będzie również to, co powiedział minister Kwiatkowski: konieczność stworzenia sztucznej drogi wodnej pomiędzy Odrą a Wisłą, którąby podzieliła przekątną całą Polskę, i która stałaby się osią dookoła której koncentrowałoby się nasze życie przemysłowe.

Pozostaje jeszcze do omówienia włączenie w całą sieć komunikacji europejskiej polskiego transportu — sprawa tranzytu. Wpływy obliczone z tytułu tranzytu wschód — zachód, które Rosjanie nam wpłacają, równają się sumie, jaką Skarb Państwa przewidział jako dotację z tytułu niedoborów kolei.

Plan trzyletni przewiduje całkowite zatrzymanie dekapitalizacji dróg. W roku 1947 uwaga przede wszystkim zwrócona jest na węzeł drogowy Wybrzeża, a specjalnie na doprowadzenie do porządku magistrali kolejowej Szczecin — Gdańsk. Przy zakończeniu planu trzyletniego rozpoczniemy już nie tylko odbudowę naszych dróg, ale przebudowę ich na nawierzchnię ulepszoną. Takim samym ambasadorem jak polski okręt jest polski samolot. Dla tego właśnie nie jest przypadkiem, że drugie polskie lotnisko o znaczeniu międzynarodowym powstało w Gdańsku. Rozwój naszego lotnictwa musi iść równolegle z rozwojem naszej gospodarki i myśli politycznej.

Wierzę, że ludzie na Wybrzeżu są zarażeni specjalnym bakcylem, bakcylem energii i ten to bakcyl powoduje, że tu na Wybrzeżu dokonuje się więcej niż jest w planie.

Wierzę, że gdy minie następny okres pracy na Wybrzeżu, kto inny na tym miejscu będzie pisał nie o tym, co zostało zaplanowane, ale o tym, co zostało wykonane ponad plan.

Kazimierz Strzegocki

Trudności w realizacji zamierzeń inwestycyjnych na Wybrzeżu

Trudności w realizacji zamierzeń inwestycyjnych na Wybrzeżu rozpadają się zasadniczo na dwie grupy, jedne związane z wszelaką postacią materii, a drugie związane z człowiekiem.

Z trudności, które w sposób najbardziej decydujący o wynikach spraw inwestycyjnych stanowią, należy wymienić:

1) Terminowość realizacji kredytów i dotacji inwestycyjnych,
2) wahania cen materiałów budowlanych,
3) zwyżka płac robotniczych,
4) prymityw pracy,
5) wydajność pracy.

Przejdźmy je po kolei:

1) Terminowość realizacji kredytów i dotacji inwestycyjnych.

Jest bezsprzecznym truizmem, który nie wymaga bliższego uzasadnienia, że od należytego zgrania terminów zaplanowania, uzyskania zatwierdzenia planu inwestycyjnego i dostarczenia środków tak pieniężnych jak i materiałów, zależą w decydującej mierze osiągane wyniki.

Jeżeli zatrzymać się chcemy na terminowości dostarczenia dotacji czy kredytów inwestycyjnych na odbudowę Wybrzeża w okręgu Gdańsk — Gdynia, to na podstawie danych 15-tu najważniejszych, pracujących na Wybrzeżu instytucji, z Biurem Odbudowy Portów, Gdańską Dyrekcją Odbudowy, Gdańską Dyrekcją Kolei Państwowych, Urzędem Morskim, Związkiem Energetycznym Okręgu Pomorskiego, Zjednoczeniem Stoczni Polskich na czele, otrzymamy następujący obraz:

Z ogólnej kwoty kredytów 2 miliardów 900 milionów (bez kredytów Delegatury Rządu) przypada na IV kwartał 1945 r. 338 milionów złotych, na I kwartał 1946 r. 504 milionów złotych, na II kwartał 1946 r. 918 milionów, a na III kwartał 1946 r. 1 129 milionów złotych.

Wykorzystanie przyznanych kredytów wynosiło:

w IV	kwartale	1945 r.	—	99,5%
w I	„	1946 r.	—	99,8%
w II	„	1946 r.	—	98,7%
w III	„	1946 r.	—	94,7%

Jeżeli się uwzględni, że reszta niewykorzystanych kredytów III kwartału 1946 roku będzie z pewnością zużytkowana z opóźnieniem w IV kwartale 1946 r. — to można przyjąć, że przyznane kredyty zostały w 100 % wykorzystane.

Widzimy więc z kwartału na kwartał znaczną progresję aczkolwiek punkt szczytowy tych dotacji powinien być raczej w II niż w III kwartale, gdyż pociąga to za sobą stale zresztą obserwowane u nas zjawisko, że sezon budowlany miast rozpocząć się na wiosnę, rozpoczyna się w pełni lata, a nawet, co gorzej, z początkiem jesieni.

W kwartale IV 1945 r. przyznane dotacje w sumie 338 milionów złotych rozkładały się mniejwięcej równomiernie na poszczególne miesiące, gdyż wynosiły 31,5 % w październiku, 33,3 % w listopadzie, a 34,5 % w grudniu. Tylko nieznaczna kwota tych dotacji, zaledwie 0,2% w stosunku do kwartału, została zrealizowana w styczniu 1946 r. Niestety gorzej jest już w I. kwartale 1946 roku. Z ogólnej kwoty dotacji, wynoszącej 504 milionów złotych — 32,5% zostało zrealizowanych w styczniu — 21,6 % w lutym, 36,1 % w marcu, a 9,6 % już po upływie tego kwartału w ciągu miesiąca kwietnia, maja, a nawet lipca.

Jeszcze znaczniejszy odsetek przesunięcia realizacji dotacji poza dany kwartał widzimy w II kwartale 1946 r., bo z ogólnej sumy 918 milionów zł. tego kwartału tylko 18,5 % zostało zrealizowanych w kwietniu, 40,9 % w maju, 12,6 % w czerwcu a 26,7 % po upływie tego kwartału, tj. w lipcu i sierpniu. Podobny obraz mamy w III kwartale 1946 r., bo z ogólnej sumy 1 miliarda 129 milionów złotych — 23,2 % zostało zrealizowanych w lipcu, 28,1 % w sierpniu, 21,3 % we wrześniu, 22,1 % w październiku t. j. w IV kwartale a 5,3 % zostało przesunięte na listopad.

Na terenie okręgu szczecińskiego analogiczne dane zebrane z 7 instytucji, z Biurem Odbudowy Portów, Szczecińską Dyrekcją Odbudowy, Szczecińską Dyrekcją Kolei Państwowych, Wydziałem Odbudowy i Komunikacji Województwa w Szczecinie na czele, przedstawiają się następująco:

Z ogólnej kwoty 416 milionów złotych przypada na IV kwartał 1945 r., 30,5 % milionów zł., na I kwartał 1946 roku, — 47,7 milionów zł. na II kwartał 1946 r. — 159,1 milionów zł., a na III kwartał 1946 r. — 178,7 milionów zł.

W poszczególnych kwartałach rozdział dotacji przedstawia się następująco:

IV kwartał 1945 r. — ogólna dotacja 30,5 milionów zł. z tego październik — 12 %, listopad — 51 %, grudzień — 37 %.

I kwartał 1946 r. — ogólna dotacja 47,7 milionów zł. z tego styczeń — 31,5 procent, luty — 28,5 %, marzec — 37,5 %, a reszta już w następnym kwartale, tj. kwietniu — 2,5 %.

II kwartał 1946. — ogólna dotacja 159,1 milionów zł. z tego kwiecień 8,3 procent, maj — 36,0 %, czerwiec — 33,2 %, a reszta już w następnym kwartale, i to: w lipcu — 21,5 %, a w sierpniu — 1,0 %.

III kwartał 1946 r. — ogólna dotacja 178,7 milionów zł. z tego lipiec — 24,0 %, sierpień — 42,1 %, wrzesień — 22,4 %, a reszta już w następnym kwartale, w październiku — 11,5 %.

Nie potrzeba bliżej wyjaśniać zdaje się, że te przesunięcia realizacji kredytów i dotacji odbijają się w sposób ujemny na realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Do tego dochodzą jeszcze dalsze opóźnienia, jeżeli w ciągu realizacji kredytów, następuje zmiana techniki, ich przekazywania, jak to miało miejsce np. z kredytami C. U. P. Na marginesie tego stanu faktycznego należy wspomnieć o jeszcze jednym fakcie, który jeszcze bardziej pogłębia te ujemne skutki. Niektóre instytucje odbudowy Wybrzeża, otrzymując zapewnienie ze strony swoich władz naczelnych o wysokości mających być przyznanych kredytów, odrazu przystępują do opracowania planów ich zużycia. Niekiedy zaś z pośród opracowanych na szerszą skalę planów, eliminują według hierarchii potrzeb te zamierzenia do realizacji, które są najpilniejsze i najbardziej potrzebne, a rozpisując odpowiednie przetargi, zawczasu starają się realizację swoich zamierzeń możliwie przyspieszyć, zawsze jednak w tej obawie, że jeżeli uzyskane zapewnienia nie zostaną w całości zrealizowane, to mogą mieć pewne trudności. Natomiast inne instytucje, może częściowo nauczone przykrym doświadczeniem z poprzednich okresów, oczekują nietylko na zapewnienie otrzymania tej dotacji, ale na jej faktyczne przekazanie i dopiero wówczas przystępują do przygotowania odpowiednich podkładek i szczegółowych opracowań, co w efekcie jeszcze bardziej tylko opóźnia zużytkowanie przyznanych dotacji. Dlatego też, dla wszystkich instytucji odbudowy Wybrzeża jest rzeczą niezmiernie ważną, by u wstępu do nowego sezonu odbudowy wiedziały z góry i z całą dokładnością, jakimi w poszczególnych terminach dotacjami będą faktycznie rozporządzały oraz by terminowość tych dotacji była ściśle całkowicie zachowana. Ponadto wysokość przyznawanych dotacji nie powinna być ilorazem ogólnej dotacji przez ilość miesięcy — ale dostosowaną bardziej do intensywności ruchu budowlanego w zależności od tego o jaką porę roku tu chodzi.

2) Zagadnienie zwyżki cen materiałów budowlanych.

Na przestrzeni ostatniego sezonu budowlanego, w następstwie zwyżki cen węgla, byliśmy świadkami znacznej zwyżki cen wszystkich materiałów budowlanych. Zwyżka ta miała miejsce w pełni rozpoczynającego się sezonu budowlanego i pociągnęła za sobą w okresie maja i czerwca b. r. nie tylko konieczność rewizji całokształtu podstaw kalkulacyjnych, ale nadto pewne zahamowania dostawy materiałów budowlanych. Ponadto cały ten okres ustalania nowych cen za materiały budowlane trwał przez kilka tygodni, awizowany uprzednio nieraz w wysokościach przekraczających faktyczną podwyżkę cen i odnosił się mocą wsteczną do już poczynionych dostaw. Wytworzyły się zatem trudności natury rozrachunkowej tak w stosunku do zatwierdzonych już przetargów, jak będących w toku budowy itd. Zwyżka ta na podstawie danych Centrali Materiałów Budowlanych ostatecznie wynosiła na przestrzeni od października 1945 r. do października 1946 r. przykładowo: na cemencie z 900,— zł na 2 920,— zł. za tonę, tj. 224 %, na wapnie gaszonym z 1 200,— złotych na 2 500,— zł. za tonę, czyli 109%, na gipsie z 800,— na 6 500,— złotych za tonę, czyli 713 %, na dachówce z 4,50 na 8,50 zł. za sztukę, czyli 89 %, na gwoździach papowych z 20,— na 50,— zł za kg czyli 150 %, na deskach z 1 600,— zł. na 3 450,— zł. za 1 m³, czyli 116 % itd. itd. Ogólnie biorąc należy przyjąć, że zwyżka w materiałach budowlanych w tym okresie wynosi ponad 100%. Jeżeli zatem są nieodzowne i konieczne korektury w cenach materiałów budowlanych, to należałoby dążyć do tego, by nie następowało to w okresie rozkręcającego się sezonu budowlanego, ale jeżeli to już

jest koniecznością, to u początku okresu budowlanego z konsekwencją utrzymania tych cen przez cały sezon budowlany, aby uniknąć tych ujemnych skutków, jakie oczywiście to zagadnienie wniosło do aparatu wykonawczego.

3) Zwyżka płac robotniczych.

W minionym okresie budowlanym w środku trwającego sezonu, obok zwyżki cen materiałów budowlanych i tuż bezpośrednio po niej, byliśmy świadkami znacznej zwyżki cen robocizny, która według danych Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy w okresie sprawozdawczym wynosiła dla przodowników z 16,— na 40,— zł. na godzinę, dla rzemieślników I kategorii z 15,40. zł. na 37,— za godzinę, dla pomocy fachowej z 11,40 zł. na 27,— za godzinę, dla robotników budowlanych z 9,— zł. na 22,— za godzinę, dla robotników lżej pracujących z 7,20 złotych na 20,—. Wynosiła ona zatem w przecięciu mniej więcej 150 %. Do tego zagadnienia odnoszą się wszystkie te uwagi, które zostały przytoczone przy zagadnieniu zwyżki cen materiałów budowlanych.

Nawiasowo należy wspomnieć, że w minionym okresie byliśmy ustawicznie świadkami, że wszystkie bez wyjątku elementy sztywne kosztów utrzymania miały stałą tendencję zmiany i to zmiany in plus. Na podstawie budżetu domowego należy np. stwierdzić, że wydatki na gaz, światło, wodę, czynsz, telefon radio w ciągu ostatniego roku wzrosły prawie czterokrotnie. Nie ma prawie miesiąca, aby jakiś z tych elementów w cenie zasadniczej nie uległ zmianie zwyżkowej. To też niesłychanie właściwymi na tym odcinku są ostatnie decyzje władz naczelnych, o których wiemy z prasy, wstrzymujące wszelkie podwyżki tego rodzaju usług.

Wspomniana wyżej rewizja płac była wynikiem wzrastających kosztów utrzymania, które w tym okresie wykazywały znaczną różnicę. Ponadto uwzględniały one fakt ten, że jak podają dane Urzędu Statystycznego, miasta Gdańsk, Gdynia i Szczecin należą do najdroższych miast w Polsce, a wskaźnik ich wynosi np. dla Gdańska 125 przy 100 dla Warszawy.

4) Prymityw pracy.

Dalszym wreszcie z kolei czynnikiem wzmagającym trudności w realizowaniu zamierzeń inwestycyjnych, jest jeszcze niesłychanie niski poziom techniczny naszych przygotowań, które aczkolwiek ulegają stopniowo pewnej poprawie, ale dalekie są jeszcze od stanu, któryby można określić zaledwie wystarczającym. Podczas jednej z ostatnich bytności w Szczecinie mieliśmy możność obserwowania na moście żelazo-betonowym, który miał ulec rozbiórce, jak szereg robotników ręcznie kując dłutami, przystępował do rozbiórki tego mostu. Widzieliśmy również fakt, przeładunku węgla przy pomocy takiego prymitywu, któryby można raczej porównać z pracą wręcz niewolniczą.

Ponadto firmy budowlane realizujące otrzymane na podstawie przetargów zleceń, są częstokroć do ich wykonania zupełnie ani finansowo, ani organizacyjnie nieprzygotowane. Dopiero fakt otrzymania zlecenia jest wstępem do przygotowań tych, co z natury rzeczy pociąga za sobą dalsze zwłoki w terminach wykonania.

Koniecznym jest zatym daleko idąca specjalizacja poszczególnych przedsiębiorstw budowlanych i wyposażenia ich w odpowiednie środki i maszyny techniczne. Nie mając bowiem możności podniesienia poziomu podniesienia wszystkich względnie większej ilości przedsiębiorstw budowlanych, możemy tylko drogą odpowiedniego wyposażenia technicznego przy specjalizacji zakresu działania poszczególnych przedsiębiorstw budowlanych osiągnąć w możliwie krótkim czasie podniesienie poziomu techniki wykonania.

Istnieją przed nami olbrzymie zagadnienia rozbiórek zburzonych i zniszczonych obiektów, wywózki tysięcy i milionów metrów sześciennych gruzów, odbudowy jeszcze tych obiektów, które nadają się do odbudowy, a nadto budowy w niedługim czasie na wielką skalę nowych obiektów, musimy absolutnie pod każdym względem tak do tego technicznie się przygotować, aby móc drogą pracę ludzką zastąpić tanią a dużą w swym efekcie pracą maszyn. Tylko przy odpowiednim przygotowaniu tego niezmiernie ważnego zagadnienia możemy oczekiwać lepszych efektów.

5) Wydajność pracy.

Jest rzeczą powszechnie obserwowaną, że wydajność pracy samego robotnika i pracownika na Wybrzeżu stoi na stosunkowo niskim poziomie. Wiele na to przyczyn się złożyło, które są powszechnie znane i nie wymagają powtórzenia, i które jeżeli poziomu wydajności nie usprawiedliwiają, to przynajmniej go uzasadniają. Nie umniejszając w niczym zapału poszczególnych jednostek, czy nawet poświęcenia szerszego ogółu i tych wszystkich dodatnich stron tego zagadnienia, musimy dążyć do poprawienia warunków i techniki organizacyjnej do takiego poziomu, aby stworzyć atmosferę ambicji dla najlepszej i jak najszybciej odbudowy naszego zniszczonego kraju.

Wydaje się, że należyte wykorzystanie przy planowej gospodarce wskazań instytutu naukowej organizacji pracy przy zastosowaniu nadto odpowiedniej dyscypliny pracy, dałoby tu duże i owocne rezultaty. Należy jednak znacznie ożywić działalność instytutu naukowej organizacji pracy i wciągnąć go jako integralną część dla rozwiązania tego zagadnienia.

Jeżeli zatrzymaliśmy się na kilku przykładowych zagadnieniach, utrudniających nasze wielkie i śmiałe zamierzenia inwestycyjne, to jedynie i wyłącznie z tego powodu, aby ich podkreślenie i znajomość dały możność wyciągnięcia stąd wniosków, umożliwiających osiągnięcie jeszcze większych i lepszych w przyszłości wyników.

Inż. Z. Modliński

Komunikacja kolejowa portów delty. Wisły

Zagadnieniem pierwszorzędnej wagi, jeśli chodzi o sprawność portów, jest postawienie komunikacji kolejowej na wysokim stopniu działalności i na uzgodnieniu jej z pracą przeładunkową w portach.

Zagadnienie to jest tym ważniejsze im większy procent towarów nadchodzących i odchodzących morzem obciąża transport kolejowy. W portach naszych Gdańsk i Gdynia obecnie ponad 90 % towarów importowanych przechodzi na kolej, a z eksportu prawie 100% towarów nadchodzi z głębi kraju do portów koleją. Należy tu jeszcze przy tym zaznaczyć, na pracę kolejową portów w większym stopniu nawet wpływają linie dowozowe, ich stan i ich urządzenia, aniżeli urządzenia kolejowe w obrębie samych portów.

W odniesieniu do zagadnienia komunikacji kolejowej portów Gdańska i Gdyni trzeba stwierdzić, że rejonem do którego spływają wszystkie ładunki przeznaczone dla tych portów, jest trójkąt Toruń — Inowrocław — Bydgoszcz. Z tego rejonu mieliśmy w roku 1939 dwie linie dowozowe do Gdyni i Gdańska, a mianowicie linię dwutorowa Bydgoszcz — Tczew — Gdańsk — Gdynia i linię jednotorową Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia. Obecnie po wojnie po uzyskaniu Kwidzynia i Malborka oraz po odbudowie mostów w Tczewie i Malborku oraz po odbudowie mostów w Tczewie i Malborku posiadać będziemy z tego rejonu jeszcze trzecią linię dowozową Toruń — Malbork — Gdańsk — Gdynia.

Okupant doceniając doniosłe znaczenie tych linii kolejowych dla portów, przed swym ustąpieniem systematycznie je niszczył. Kolejarze Dyrekcji Gdańskiej przystąpili natychmiast po zakończeniu działań wojennych do odbudowy torów, usuwania zniszczeń, a zwłaszcza do uruchomienia tych linii kolejowych, które były potrzebne dla transportów wojskowych, a ponadto naprawiono i uruchomiono wszystkie portowe tory kolejowe konieczne dla obsługi części portów odbudowanych przez B. O. P. a uruchomionych przez G. U. M. W październiku 1945 roku dwie dawne linie dowozowe do portów były już czynne mimo że prowizorycznie, ponieważ doprowadzenie tych linii do stanu z 1939 roku wobec ogromu zniszczeń — może nastąpić dopiero w 1947 roku. Linię Bydgoszcz — Tczew — Gdańsk — Gdynia uruchomiono z wyjątkiem jednego punktu na moście pod Pelplinem już dwutorowo. Linia węglowa Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia czynna jest na całej długości jednotorowo.

Braki, zaobserwowane na tych liniach, wpływają na zmniejszenie przelotności na nich w stosunku do roku 1939. Ale mimo tych braków, które z uwagi na bezpieczeństwo ruchu powinny być jak najszybciej usunięte, na wspomnianych liniach dowozowych już obecnie został osiągnięty taki stopień sprawności, który gwarantuje obsługę portów przy obecnych i spodziewanych w przyszłym roku zwiększonych obrotach w portach Gdańsk i Gdynia.

Równocześnie z odbudową linii dowozowych odbudowano do tej pory wszystkie te zniszczone tory i urządzenia kolejowe w obrębie węzłów Gdańsk i Gdynia, które konieczne były do obsługi uruchamianych części portu.

Odbudowa, uruchomienie i usprawnienie linii dowozowych i urządzeń kolejowych wpłynęły na znaczne polepszenie obrotów portów, które wynosiły:

Za miesiąc wrzesień 1945 r. — 7 992 wagonów i 152 320 ton a za miesiąc sierpień 1946 r., w którym osiągnięto maksymalny obrót po wojnie — 46 858 wagonów i 849 621 ton co oznacza 5,85-krotny wzrost pod względem ilości wagonów i 5,59-krotny pod względem tonażu.

W okresie od 1 października 1945 — do końca września 1946 roku osiągnięto następujące cyfry w obrotach portowych: załadowano i rozładowano 356 131 wagonów o 6 356 596 ton ładunków.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku przystąpiła do odbudowy dwu dalszych linii dowozowych do portów, a mianowicie: Toruń — Kwidzyń — Malbork — Tczew — Gdańsk i Warszawa — Działdowo — Iława — Malbork — Tczew — Gdańsk, która stanowi najkrótsze połączenie stolicy z Wybrzeżem. Prace nad odbudową tych linii w obecnym stanie nie wpłynęły jeszcze na usprawnienie komunikacji kolejowej do i z portów. Usprawnienia te uwydatnią się dopiero w połowie 1947 roku, po odbudowie i uruchomieniu dwuch dużych mostów na Wiśle w Tczewie i na Nogacie w Malborku.

Prócz tych zasadniczych magistrali dowozowych do portów odbudowano w obrębie Dyrekcji Gdańskiej wiele linii drugoplanowych, które jednak dla obsługi portu i Wybrzeża posiadają bezpośrednie lub też pośrednie znaczenie. Stanowią one w wielu wypadkach linie odwodowe w razie zatarasowania węzłów kolejowych na liniach głównych.

Ogółem do tej pory odbudowano w obrębie D. O. K. Gdańsk: około 220 km torów, 660 sztuk rozjazdów, 60 mostów o łącznej długości 1 370 m. b., w tym 14 mostów stałych o długości 466 m. b.

Ogólna ilość linii czynnych wzrosła z 2 162 km do 2 899 km to jest o przeszło 35%. Ponadto Dyrekcja Kolejowa w Gdańsku odbudowała około 300 000 metrów sześciennych budynków w tym: 12 dworców, 10 parowozowni, 5 wież ciśnień, 5 pompowni, 40 budynków nastawni, 2 warsztaty główne, 1 szpital, 65 budynków mieszkalnych.

Z zakresu teletechniki i zabezpieczenia ruchu pociągów pobudowano 15 647 kilometrów linii teletechnicznych napowietrznych oraz 198 linii kablowych, uruchomiono 5 łącznic automatycznych oraz 107 łącznic ręcznych, zainstalowano 1709 aparatów telefonicznych oraz 209 aparatów telegraficznych i 5 dalekopisów, uruchomiono 5 nastawni mechanicznych, 31 nastawni elektrycznych, scentralizowano 1 066 zwrotnic, 624 sygnałów i wbudowano 93 skrzynie kluczowe dla prowizorycznych zabezpieczeń.

Godnym podkreślenia jest fakt, że obroty w portach nie były nigdy ograniczone zdolnością dowozową kolei i niedostateczną ilością torów. Jedynie brak taboru, który był niedostateczny tak pod względem ilości jak i jakości w pewnych okresach hamująco wpłynął na pracę portów.

Dyrekcja Gdańska posiada w obrębie swych granic 3 główne warsztaty kolejowe (z tych jeden w Bydgoszczy został przejęty bez uszkodzeń) które wybitnie przyczyniły się do polepszenia stanu naszego taboru. Produkcja w tych warsztatach i parowozowniach wykazuje stały wzrost dokonanych robót i napraw. W związku z tym w ciągu roku zwiększył się ilostan parowozów czynnych w obrębie Dyrekcji Gdańskiej z 416 na 560, to jest o 35%, a ilostan wagonów towarowych zdatnych do pracy z 8 108 na 16 379 to jest o przeszło 100%.

Na skutek tych osiągnięć polepszyły się znacznie w ciągu roku wyniki eksploatacyjne Dyrekcji Gdańskiej i wynosiły: miesięczny załadunek wagonów zwiększył się z 9 480 na 36 200 t. j. powiększył się 3,6-krotnie.

Miesięczny wyładunek wagonów z 17 126 na 49 945 t. j. 2,9-krotnie, miesięczny przebieg pociągokilometrów w ruchu pasażerskim z 370 172 poc.-km. do 458 772 poc.-km. to jest 2,6-krotnie, przy czym przeciętny skład pociągów towarowych w osiach zwiększył się z 93,8 osi do 107 1 t. j. o 14%, a ciężar przeciętny pociągów towarowych brutto zwiększył się z 786,2 t na 1 072,8 t, t. j. o 36%, ciężar netto z 365 t. do 545,2 t t. j. o 50%. Jednocześnie zwiększyła się przeciętna szybkość handlowa pociągów towarowych z 11,7 km/godz. do 13,7 km/godz. t. j. o 17%.

Przy realizowaniu programu odbudowania Dyrekcja napotykała na szereg trudności dziedziny finansowej, którymi były: opóźniane przydziały dotacyj gotówkowych, niewystarczające kredyty inwestycyjne w stosunku do faktycznych potrzeb, zwyżka cen materiałów budowlanych i płac robotniczych. Do trudności materiałowych należały: niedostarczenie przez przemysł zasadniczych materiałów jak np. rozjazdów, brak części zapasowych do naprawy taboru kolejowego, materiałów dla prac elektrycznych, żelaza mostowego, narzędzi, szkła i t. p. W dziedzinie personalnej dawał się odczuć brak fachowców, ponadto na trudności napotykała akcja pomieszczenia pracowników w większych skupieniach jak Gdańsk i Gdynia. Brak mieszkań w całym Okręgu Dyrekcji jest znaczny i wynosi około 4 500 mieszkań.

Do bardzo aktualnych zagadnień, jakie ma do zrealizowania Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Szczecinie jest przeprowadzenie tych wszystkich robót, które konieczne są do eksploatacji stopniowo przekazywanych nabrzeży. Do tej pory przejęte nabrzeża są skąpo wyposażone w tory kolejowe i nie nadają się dla masowych przeładunków ze statków na kolej. Dlatego też roboty kolejowe portu szczecińskiego były nieduże i wynosiły we wrześniu 1946 r. 801 wagonów w imporcie i w eksporcie w sierpniu 534 a we wrześniu 48 wagonów.

Zdolność dowozowa linii kolejowych jest jednak znaczniejsza i wynosi dla linii od strony Krzyża 5 par, a nawet przy pewnym wysiłku 8 par pociągów na dobę. Będzie ona mogła być wykorzystana po przekazaniu nam dalszych części portu szczecińskiego. Również druga linia dowozowa z Kostrzynia do tegoż portu jest obecnie w odbudowie. Program na rok następny przewiduje uruchomienie tej linii w 1947 roku. Wówczas zdolność dowozowa do Szczecina wyniesie 16 par pociągów towarowych.

Małe porty, jak Postomin, Derłów i Koszalin są już włączone do sieci kolejowej, ich wyposażenie jednak nie jest przystosowane do poważniejszych przeładunków masowych.

Dotychczasowe pomyślne rezultaty w dziedzinie usprawnienia działalności kolei pozwalają przypuszczać, że w przyszłości nastąpi jeszcze ściślejsza koordynacja prac portów i komunikacji kolejowej, przez co osiągnie się niewątpliwie jeszcze lepsze wyniki na froncie odbudowy Wybrzeża.

Z obcych portów

Porty holenderskie Rotterdam i Amsterdam

Porty Rotterdam i Amsterdam znajdują się ponownie w pełni przedwojennego ruchu. Każdy, kto miał możność zwiedzenia wszędzie zniszczonego nabrzeża, ruin składnic, magazynów, spichrzów i fabryk, wywróconych dźwigów i zatopionych statków, stwierdzić musi obecnie, że wysiłki czynione w roku 1946 celem przywrócenia portom przedwojennej szaty, miały pełne powodzenie.

Osiągnięto duże postępy w rekonstrukcji portu Rotterdamu. Wskazują na to następujące cyfry, przy których podane są w nawiasach dane za rok 1940 (przed zniszczeniem):

Nabrzeże dla statków morskich	11,9 km	(18,6 km)
„ żeglugi wśródląd.	10,8	(16,7)
dzwigi nabrzeżne	162 sztuk	(282 sztuk)
„ pływające	62 „	(80 „)
elewatory zbożowe	29	(26 „)
składnice, magazyny	365.000 m³	(550.000 m³)
Silosy	125.000 ton	(125.000 ton)
Zbiorniki na naftę i oleje mineralne	625.000 ton	(9000.000 ton)
Zbiorniki na oleje jadalne	140.000 ton	(270 000 ton)
doki pływające	13	(16)

Do portu wchodzi przeciętnie miesięcznie 330 statków o pojemności 450.000 ton. Ogólna zdolność przeładunkowa wynosi rocznie od 24 do 27 milj. ton.

Mieszana komisja holendersko-angielsko-duńska rozporządzająca odpowiednim urządzeniem, zajęła się oczyszczeniem portu i odbudową nabrzeża. Praca wymaga do zupełnego wywiązania się z udzielonych zleceń 2 — 3 lat.

Odbudowa portu Amsterdamu przedstawia się następująco: z 317 dźwigów w roku 1940 pozostało po wyzwoleniu jedynie 93, lecz ilość ta wzrosła w ciągu roku obecnego do 155. Pomieszczenie na towary w składnicach wynosiło przed wojną 212.000 m², z czego zniszczono 88.000 m². Po częściowej odbudowie, stan obecny wynosi 191.000 m². Magazyny o przedwojennej powierzchni 344.000 m² odbudowane zostały w 100%.

Zbiorniki w basenie naftowym bardzo ucierpiały. Pojemność ich spadła od 185.000 do 200.000 ton, zbiorniki zaś przy nabrzeżu rzeki IJ o pojemności 75.000 ton mogą przyjąć jedynie 18.000 ton.

Z 7 elewatorów zbożowych, trzy pozostały, a obecnie jest 5 czynnych.

Biorąc pod uwagę, że kanał łączący Amsterdam z Morzem Północnym wolny jest dla żeglugi, że wszystkie zatopione wraki usunięto, że śluza koło IJmuiden, największa na świecie, znowu jest czynna, zrozumieć można, że Amsterdam wykonał zadowalająco swe dotychczasowe prace i gotów jest do przejęcia wszystkich swych dawniejszych funkcji w charakterze portu morskiego i śródlądowego dla Renu w służbie dla dalekiego świata i szerokiego zaplecza.

A. Wiatrak.

Zjazd Wybrzeża

Z inicjatywy Prezesa Rady Ministrów — Centralny Urząd Planowania zorganizował w dniach 5 i 6 stycznia 1947 r. w Gdańsku w salach Politechniki Gdańskiej, Ogólno-Krajowy Zjazd poświętony sprawom odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i Portów w ramach Narodowego Planu Gospodarczngo.

Zjazd Wybrzeża zaszczycili swą obecnością najwyżsi dostojnicy Państwa: Prezydent KRN — Ob. B. Bierut, Wiceprezydent KRN — Ob. Szwalbe, Premier Osóbka-Morawski, min. Jędrychowski, min. Rabanowski, przezs CUP-u min. Bobrowski, Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża min. inż. Kwiatkowski, wicemin. Petrusewicz, wicemin. Kożuszkin, wicemin. Pragierowa i wicemin. Czajkowski. Udział w Zjeździe wzięli przedstawiciele instytucyj i urzędów związanych z pracą na Wybrzeżu, wybitni znawcy zagadnień morskich oraz przedstawiciele Związków Zawodowych, partii politycznych, prasy itp. w ogólnej liczbie ca 700 osób.

Przewodniczącym Zjazdu był min. Bobrowski.

W pierwszym dniu obrad referaty ogólne na plenum wygłosili: Min. Jędrychowski — „Na drodze do Polski Morskiej", dyr. Lubecki — „Zagadnienia Rybołówstwa Morskiego", dyr. Różański — „Zagadnienia odbudowy miast", dyr. Askanas — „Zagadnienia komunikacyjne".

Po obradach ogólnych zostały wybrane następujące komisje:

1. Zagospodarowania i odbudowy miast, 2. Portowa i usług morskich, 3. Rybacka, 4. Komunikacyjna, 5. Przemysłowa i rzemiosla, 6. Pracy, 7. Turystyki, Zdrowia i Wychowania Morskiego, 8. Spółdzielcza i handlu, 9. Żeglugi i budowy okrętów. Na komisjach wygłoszono 44 referaty, w których zostały poruszone wszystkie problemy związane z odbudową Wybrzeża w ramach Narodowego Planu Gospodarczego.

W drugim dniu Zjazdu Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża min. inż. Kwiatkowski wygłosił na plenum zasadniczy referat pt. „Perspektywy gospodarczego rozwoju Wybrzeża".

Min. Bobrowski po wygłoszeniu przemówienia, w którym zreasumował wyniki Zjazdu i zobrazował ogólny plan gospodarczy dla Wybrzeża, odczytał następującą rezolucję, którą Zjazd przyjął przez aklamację:

„Zjazd stwierdza, że pierwszy okres prac na Wybrzeżu został zakończony.

Okres ten doprowadził do:

a) uruchomienia portów Gdyni i Gdańska na skalę w pełni odpowiadającą dzisiejszym potrzebom obrotu zagranicznego,
b) zapoczątkowania odbudowy i uruchomienia pozostałych portów z portem Szczecińskim na czele,
c) związania Wybrzeża z zapleczem siecią komunikacyjną, która mimo luk technicznych potrafiła sprostać nawet szczególnie trudnym zadaniom nasilonego obrotu w pierwszej połowie 1946 r., oraz przygotowania rzeki Odry do zagospodarowania w roku 1947,
d) odbudowania w mniejszym lub większym stopniu szerokiego wachlarza placówek związanych z morzem i Wybrzeżem w tym rzędzie stoczni, a tym samym położenia podwalin pod przyszły wielostronny rozwój Wybrzeża,
e) nieoczekiwanie korzystnych — zwłaszcza na tle zniszczenia wojennego rybactwa polskiego — wyników w zakresie rybołówstwa morskiego,
f) przygotowania (poprzez akcję rewindykacyjną, odszkodowań, zakupów zagranicznych, akcję dostaw UNRRA i zapoczątkowanie budownictwa własnego) do niemal dwukrotnego zwiększenia w roku 1947 taboru pływającego wszelkich kategorii,
g) znakomitego postępu w usprawnieniu bazy energetycznej Wybrzeża,
h) uporządkowania podstawowych zagadnień płacy, pracy, zdrowia i aprowizacji, postępów dyscypliny pracy i jej wydajności, oraz podniesienia kwalifikacji fachowych.

Spośród trudności hamujących rozwój Wybrzeża w dotkliwy sposób ciąży nadal jedynie problem mieszkaniowy w Gdyni i w Gdańsku.

II. Doniosłe, na niektórych odcinkach wprost olbrzymie osiągnięcia pierwszego okresu pozwalają w stosunku do roku 1947 wysunąć nowe, śmielsze zadania, a mianowicie:

a) zaplanowanie odbudowy wschodniego i zachodniego skrzydła Wybrzeża do poziomu już osiągniętego w ramach zespołu Gdynia — Gdańsk,
b) sięgnięcia w odbudowie portów do robót wieloletnich o znaczeniu podstawowym, przy równoczesnym kontynuowaniu wyrównania poziomu poszczególnych elementów uzbrojenia portowego,
c) podjęcia wysiłku w kierunku nadania portom charakteru ośrodków handlowych i tranzytowych, a nie tylko przeładunkowych,
d) obliczu nowej sytuacji geopolitycznej nowej Polski zwrócenia szczególnej uwagi na związanie całego społeczeństwa z morzem, w szczególności zaś położenie nacisku na wychowanie morskie młodzieży szkolnej i robotniczej,
e) zwiększenie wysiłku organizacyjnego i inwestycyjnego na odcinku mieszkaniowym (w tym rzędzie wykorzystania Sopotu wyłącznie dla potrzeb mieszkaniowych ludności związanej pracą z Gdańskiem i Gdynią), rozwoju urządzeń zdrowotnych i społecznych oraz ustawodawstwa żeglarskiego,
f) osiągnięcia wyższego stopnia koordynacji poszczególnych odcinkowych działań na Wybrzeżu.

III. Zjazd upoważnia Prezydium do przekazania właściwym resortom rządowym do wykorzystania w końcowych pracach nad Narodowym Planem Gospodarczym na r. 1947 i 3-letn. Planem Odbudowy Gospodarczej rezolucji poszczególnych Komisji i referatów, wygłoszonych na tych Komisjach. Zjazd wyraża przekonanie, że ponowne zgromadzenie przedstawicieli zainteresowanych resortów i

ogółu działaczy Wybrzeża u progu roku 1948 będzie stanowić cenny wkład w pełne wykonanie planu odbudowy na odcinku Wybrzeża i morza".

Następnie zabrał głos Ob. Prezydent KRN B. Bierut, który w przemówieniu swym, w imieniu własnym i władz państwowych oraz całego narodu serdecznie i gorąco podziękował uczestnikom za trud i wysiłek włożony w odbudowę Wybrzeża i za to, że dzięki ich wytężonej pracy morze nasze stało się morzem polskim. Jednocześnie Ob. Prezydent wyraził nadzieję, że w realizacji planu inwestycyjnego społeczeństwo Wybrzeża będzie pracowało z takim samym zapałem i wiarą jak dotychczas.

Na zakończenie Zjazdu zabrał głos Ob. Premier Osóbka-Morawski, który dał wyraz zadowolenia z tego dorobku, jaki wnosi do odbudowy naszego Kraju ten Zjazd. Jednocześnie Ob. Premier podsreślił, że Rząd akceptuje swoje stanowisko w sprawie Wybrzeża przez fakt, że stworzył specjalną instytucję na Wybrzeżu — Delegaturę Rządu dla Spraw Wybrzeża, która to instytucja pomagała Rządowi budzić zainteresowanie sprawami morskimi i przedstawić plan na miarę naszych możliwości i potrzeb.

Organizacją Zjazdu Wybrzeża z ramienia Centralnego Urzędu Planowania zajmowała się Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża.

Obroty portów Gdańsk—Gdynia

Obroty portów delty Wisły w grudniu 1946 r. wynosiły 533,2 tys. ton z czego na import przypada 147,3 tys. ton (UNRRA 22,9 tys. ton), na eksport 385,9 tys. ton. Łącznie obroty portów Gdańsk — Gdynia w roku 1946 zamknęła cyfra 7.736,4 tys. ton, a tym samym plan rządowy zakreślający przeładunek na rok 1946 cyfrą 7 milj. ton został o 736,4 tys. ton przekroczony.

Z ogólnej sumy obrotów 7.736,4 tys. ton na import przypada 2.790,9 tys. ton, w tym towary UNRRA stanowią ponad 54 proc. (1.516,6 tys. ton). Ponadto przywieziono wzwyż 117 tys. sztuk koni, oraz ca. 15 tys. sztuk bydła. Wywieźliśmy 4.945,5 tys. ton towarów, z czego na wywóz węgla, koksu i bunkru przypada 4.671,8 tys. ton, co stanowi prawie 95 proc. W grudniu wywieźliśmy 344,4 tys. ton węgla. Od chwili uruchomienia portów do końca 1946 r. wywieźliśmy drogą morską przez Gdańsk i Gdynię 5.188,2 tys. ton węgla. W roku 1946 zawinęło do omawianych portów 4.481 statków, reprezentujących 17 bander.

Rynki towarów kolonialnych

KAWA:

Ameryka Łacińska

Eksport kawy z krajów łacińsko-amerykańskich wyniósł od lipca r. 1945 do czerwca r. 1946 25,5 mil. worków. Suma ta nie tylko prześciga zeszłoroczną o 3.758.000 worków (17,3%), lecz także przeciętną roczną cyfrę eksportową ostatnich 10 lat, wynoszącą 23.106.000 worków. Brazylia eksportowała w tym czasie 16.202.000 worków (o 3,53 mil. worków więcej), Kolumbia 5.376.000 worków (712.000 worków więcej). Do Europy wywieziono 3.138.000 worków (1944/45 — 690.720 worków).

Brazylia

Zapasy kawowe na składnicach w Stanie Sao Paulo wyniosły z dniem 30 września ub. r. 4.683.000 worków (30./9. 45. — 2.829.000 worków, 30./9. 44. — 3.324.000 worków). Szacowana jest ilość drzew kawowych w tym Stanie na 1.027.984.000 sztuk rozproszonych po 73.000 plantacjach.

Kolumbia

Stan zmagazynowania kawy w portach z dniem 30./9. 46. — wynosi 488.140 worków. W ciągu września eksportowano do Stanów Zjednoczonych: 395.562 worków, do Europy: 6.542 worki.

Wenezuela

Susza zredukowała zbiory kawowe o 25%, lecz ceny wyższe prawdopodobnie wyrównają plantatorom straty, tak że dochód pozostanie ten sam, jaki był osiągnięty za 958.000 worków w roku 1944/45.

Meksyk

Ministerstwo Rolnictwa podało do wiadomości, że sytuacja kawowa rozwija się pomyślnie w departamentach Soconusco, Pichucalco, Chiapas, Uruapan, Pochutla i Villa Alta, przeciętnie zaś wyglądają zbiory w stanach Coatepec, Huastecas i Comala.

Costa Rica

Zbiory 1946/47 wyniosą przypuszczalnie 425.000 do 500.000 kwintali (1 kwintal = 46 kg). Po stronie Atlantyku drzewa kawowe są przeładowane owocami, po stronie Pacyfiku zaś lepsze gatunki nie wykazują tego zjawiska.

Nikaragua

Celem sfinansowania opłaty członkowskiej do środkowo-amerykańskiej federacji kawowej, rząd nałożył na każde 60 kg kawy, eksportowanej, opłatę 3 centów. — Aktywność wulkanu Santiago zaniepakaja plantatorów, którzy pamiętają jego wybuch z roku 1927, który zniszczył miliony drzew kawowych w departamencie Carazo, Masaya i Managua.

Panama

Pożar w prowincji Chiriqui zniszczył powyżej 81.000 drzew kawowych oraz 12.500 akrów plantacji.

Kuba

Zbiory w roku 1946/47 dojdą do ok. 536.764 worków.

San Domingo

Dla pokrycia wydatków związanych z trzęsieniem ziemi, nałożono opłaty eksportowe na różne surowce. Udział kawy eksportowanej wynosi 2½%.

Indie Holenderskie

Wszelkiego gatunku kawy, czy Robusta, Excelso lub Arabica, wywożono w roku 1945 bez wysortowania, wyróżniając jedynie kawy myte i niemyte. Indie: — Zbiory przeciętne w roku 1947 wyniosą około 19.000 ton, z czego 14.160 ton gatunku Arabica i 4.900 t gatunku Robusta.

Madagaskar

Eksport kawy znacznie zmalał w r. 1945, wynosząc zaledwie 26.915 ton metr. wartości 269.352 Frc. (1944: 424.609.000 Frc.).

Stany Zjednoczone

Dnia 17 października ub. r. zniesiona została w Stanach Zjednoczonych kontrola nad importem i sprzedażą kawy tak, że surowiec ten ponownie powrócić mógł w ręce kupiectwa prywatnego. Tem samem też i giełda kawowa w Nowym Jorku odnowiła dnia 21. 10. 46 r. po 4-letniej przerwie w obecności 200 członków funkcje sprzedaży i zakupu kawy. Kupiectwo przyjęło rozporządzenie rządu z wielkiem zadowoleniem, gdyż było to równoznaczne z dobrymi widokami na zwiększony handel, w którym uczciwa konkurencja zbuduje większy jeszcze przemysł kawowy, powodując tym samym większe obroty i większe dochody.

Prezydent giełdy powiedział przy otwarciu pierwszej sesji kawowej: „Przemysł kawowy Stanów Zjednoczonych znajduje się ponownie w rękach kupców branży kawowej", po czym sprzedano pierwszą partie, 250 worków Santosu, po cenie 25 centów za lb.

KAKAO:

Panama

W drugim kwartale 1946 roku eksportowano 325.838 kg kakao wartości $ 88.937, w porównaniu do 62980 kg wartości $ 14.226 w analogicznym okresie 1945 roku. — W pierwszym kwartale 1946 r. wywieziono 416.774 kg wartości $ 84.169.

San Domingo

Produkcja w San Domingo wyniosła w pierwszej połowie roku 1946 13.727.478 kg (I. połowa 1945 r. — 10.470.132 kg). — Od stycznia do czerwca 1946 roku eksportowano 13.810.737 kg wartości $ 2.177.551, z tego 11.883.265 kg wart. $ 1.864.329 do USA, 71.000 kg wartości $ 11.000 do Holandii i 136.675 kg wartości $ 24.243 do Peru. — Eksportowano w pierwszej połowie 1946 r. 365.066 kg czekolady wart. $ 108.989.

Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Przegląd Przemysłowo-Handlowy
Dział informacyjno sprawozdawczy
Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego

Ważna uchwała samorządu gospodarczego w obliczu wyborów

Ogólnopolski Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu za blokiem Stronnictw Demokratycznych

Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych, odbyty w Poznaniu, w dniu 11 stycznia 1947 r., powziął uchwałę treści następującej:

W obliczu zbliżających się, pierwszych po wojnie, wyborów do Sejmu w wolnej i niepodległej Polsce, Izby P.-H., jako reprezentacja prywatnego przemysłu i handlu, uważają za konieczne stwierdzić, co następuje:

Izby Przemysłowo-Handlowe odnoszą się pozytywnie do nowego ustroju politycznego i modelu gospodarczego Państwa oraz wyrażają przekonanie, zgodnie z wielokrotnymi oświadczeniami przedstawicieli Rządu Jedności Narodowej, że prywatny przemysł i kupiectwo znajdą warunki pomyślnego ustroju w ramach tego ustroju.

Wychodząc z tych założeń, Izby P.-H. wzywają kupców i przemysłowców, aby według swojego przekonania głosowali na listy wyborcze tych stronnictw, które nową rzeczywistość polską budowały, względnie współpracowały przy jej budowie i pozytywnie się do niej odnoszą, to jest na listy Niezależnego Rzemiosła, Kupiectwa i Drobnego Przemysłu, na listy wyborcze Bloku Stronnictw Demokratycznych i Stronnictwa Pracy.

Jednocześnie Izby Przemysłowo-Handlowe uważają za konieczne wyrazić przekonania, że Polsce, która w rezultacie wojny i okupacji poniosła ogromne straty w ludziach i majątku narodowym, oraz w obliczu odradzającego się imperializmu niemieckiego i jego zakusów na nasze Ziemie Odzyskane, — przede wszystkim potrzebna jest stabilizacja stosunków wewnętrznych i spokój oraz skierowanie wysiłku całego Narodu na odbudowę kraju. Wobec tego Izby najostrzej potępiają wszelką nieodpowiedzialną akcję tych stronnictw lub ugrupowań, które szerzą w kraju zamęt i niepokój, pchają obywateli do bratobójczych walk i tym samym osłabiają potęgę i suwerenność Państwa.

Izby Przemysłowo-Handlowe podkreślają przy tym obowiązek obywatelski wzięcia udziału w głosowaniu, dla zadokumentowania, że prywatny przemysł i kupiectwo łączą się z całym społeczeństwem w pracy dla umocnienia i rozwoju Polski Demokratycznej.

Na marginesie rozdziału towarów tekstylnych przez P. C. H.

Celem usprawnienia rozdziału i racjonalnego zaopatrzenia konsumentów w towary włókiennicze oraz przeciwdziałania nieuzasadnionym objawom zwyżki cen, PCH i Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich RP nawiązały współpracę w zakresie rozdziału przez PCH towarów tekstylnych wśród kupiectwa zorganizowanego. Ustalono, że kupcy branży włókienniczej, zorganizowani w Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich RP (należący do Zrzeszeń powiatowych) zaopatrywani będą przez PCH w drugiej kolejności po sklepach uspołecznionych, jak „Bata" i CHD, a przed kupcami niezorganizowanymi.

Zawarte porozumienie przewiduje, jakich formalności kupcy muszą dopełnić, by uzyskać towary w PCH. Ingerencja tej instytucji idzie tak daleko, że w specjalnej deklaracji kupiec podpisuje m. in. zobowiązanie tej treści, że przedstawiciele PCH mają prawo w każdym czasie kontrolować ceny, stosowane przez firmę przy sprzedaży nabytych towarów — przez wgląd do ksiąg i dokumentów firmy. Równocześnie kupcy zobowiązują się pod karą umowną (niezależnie od sankcji karnych) do przestrzegania następujących marż zysku:

przy sprzedaży artykułów bawełnianych i lnianych 24%

przy sprzedaży artykułów wełnianych i jedwabnych 28%

przy sprzedaży pasmaterii, konfekcji i galanterii 30%.

Marże te rozumieją się łącznie z kosztami przewozu.

Na analogicznych warunkach zawarto również porozumienie ze „Społem".

Wydałoby się, że te dwa porozumienia prywatnego kupiectwa zorganizowanego z PCH i „Społem" przyczynią się do racjonalszej dystrybucji towarów tekstylnych i umożliwią kupiectwu włączenie się w sieć rozdzielczą artykułów włókienniczych, produkowanych przez przemysł państwowy. Praktyka jednak — jak to zwykle w dzisiejszych czasach bywa — wykazała co innego. Okazało się bowiem, że nowy system rodzielnictwa nie zmienił stanu dotychczasowego, gdyż:

1) kupcy, zrzeszeni dopuszczeni zostali do zakupu dopiero w dalszej kolejności i to po spółdzielczości i sklepach uspołecznionych, jak „Bata" i CHD, które z reguły wykupywały i wykupują większość towaru, pozostawiając resztki towarów przebranych do dyspozycji kupiectwa prywatnego;
2) przed kupiectwem zorganizowanym zaopatrywani są w towary członkowie organizacji pracowniczych;
3) większa część kupiectwa prywatnego branży włókienniczej jest zorganizowana, skutkiem czego przyznany kupcom zorganizowanym przywilej nie wpłynął na częściowe ograniczenie koła kupców prywatnych, zaopatrujących się w PCH.

Do tych trzech zasadniczych wad systemu rozdzielnictwa dorzucić należy dalszy mankament, polegający na tym, że PCH zmusza kupców do zakupu obok towarów poszukiwanych na rynku również towarów nieposzukiwanych. Poza tym kupcy, wobec wadliwego rozplanowania sprzedaży, wystawać muszą w długich kolejkach, narażając się na niepotrzebną stratę cennego czasu. Jeżeli się nadto doda, że przy sprzedaży towarów w niedostatecznej mierze przestrzegano podstawowej zasady zawartego porozumienia, że do sieci rozdzielczej artykułów włókienniczych winni być włączeni tylko kupcy, rzeczywiście handlujący tekstyliami, jako artykułem głównym i że przy sprzedaży nie przestrzegano pewnej proporcji w stosunku do rozmiaru prowadzonego przez kupca przedsiębiorstwa, otrzymamy pełny obraz systemu rozsprzedaży towarów przez PCH. Zdarzało się, że kupiec, prowadzący mały sklepik otrzymywał poważną partię towarów, podczas gdy kupiec, prowadzący przedsiębiorstwo w szerszym zakresie, otrzymywał nieznaczną ich ilość, albo w ogóle ich nie otrzymał.

Rzecz oczywista, że tego rodzaju system rozsprzedaży towarów przez PCH spotkał się z krytyką ze strony kupiectwa, zwłaszcza, że część towarów niewiadomymi drogami przesiąkała do dzikiego handlu, gdzie sprzedawano je po wygórowanych cenach. Celem zapobieżenia temu szkodliwemu zjawisku i roztoczenia baczniejszej kontroli nad rozsprzedażą towarów przez PCH Urząd Wojewódzki Gdański zarządzeniem z dnia 19.12.1946 r. polecił PCH:

1) „wyłączyć kupców nie zrzeszonych przed dniem 20.12.46 z przydziału towarów tekstylnych,
2) ustalić w porozumieniu z Wojewódzkim Związkiem Zrzeszeń Kupieckich listę 50 — 60 najsolidniejszych kupców branży tekstylnej, dających rękojmię bezwarunkowego przestrzegania zobowiązań w stosunku do PCH,
3) ogłosić listę kupców, rozprowadzających towary PCH w prasie i w oknach wystawowych PCH,
4) ustalić przy rozsprzedaży ze

składów PCH ceny detaliczne na rozprowadzane wyroby tekstylne i ogłaszać je w oknach wystawowych PCH,

5) uwarunkować dostawy od wywieszania w oknie wystawowym kupca - detalisty wywieszki z napisem: „towary nabyte w PCH" przy równoczesnym wystawieniu w oknie detalisty ceny na posiadane wyroby tekstylne, dostarczone przez PCH,

6) prowadzić przez kupców tekstylnych oddzielne księgi obrotu wyrobami tekstylnymi, pobranymi w PCH celem udostępnienia kontroli, że towar dostaje się w całości w ręce konsumenta".

Zarządzenie to poważnie ograniczyło ilość kupców zorganizowanych, uprawnionych do zaopatrywania się w towary w PCH w grupie uprzywilejowanej, tj. pobierającej towary bezpośrednio po spółdzielczości i sklepach uspołecznionych, jak „Bata" i CHD, a przed kupiectwem niezorganizowanym. Zdawałoby się, że dzięki temu zarządzeniu ograniczającemu, przynajmniej ta grupa 50 wzgl. 60 kupców zostanie należycie w towar zaopatrzona i że zarządzenie to doprowadzi do uporządkowania obrotu towarami tekstylnymi, umożliwiając władzom przeprowadzenie ściślejszej kontroli zarówno nad działalnością PCH jak i kupców - detalistów. Ale i tym razem praktyka poszła na inną drogę.

PCH postanowiła kupcom w grupie uprzywilejowanej nie dawać możliwości wyboru towarów, a tylko wyznaczać ściśle określone asortymenty towarowe, umieszczając w zestawie towarów takie artykuły, których kupiec nie potrzebuje, wzgl. potrzebuje w nieznacznej ilości. W tym stanie rzeczy kupiec ma dwie alternatywy do wyboru:

1) albo zakupi całą partię towaru według asortymentów ustalonych przez PCH i w ten sposób zamrozi posiadany kapitał obrotowy,

2) albo nie chcąc dopuścić do zamrożenia kapitału obrotowego, zrezygnuje z zakupu.

Nadmienić należy, że przy kilkakrotnym zakupie towarów według asortymentów narzuconych przez PCH przedsiębiorstwo może być doprowadzone do zupełnego zamrożenia swych kapitałów obrotowych, gdyż asortyment towarowy jest tak nieszczęśliwie dobrany, że niektóre artykuły nie zostaną przez kupca sprzedane nawet w ciągu roku.

Niewykupione towary przez kupców uprzywilejowanych rozsprzedaje PCH pozostałym kupcom, którzy już mają prawo dowolnego wyboru towaru. Tego rodzaju praktyka doprowadzić musi do nowych komplikacji w systemie rozdzielnictwa, gdyż kupcy uprzywilejowani, którym narzuca się asortymenty towarów, faktycznie nie korzystają z żadnych przywilejów, gdyż dla kupca ważniejszy jest odpowiedni dobór towarów, tzw. kurantowych, niż ilościowe zaopatrzenie się w nie. Skutkiem tego kupcy uprzywilejowani doszli do przekonania, że korzystniej zaopatrza się w towar, jeśli zostaną skreśleni z listy kupców uprzywilejowanych i zaopatrywać się będą w towary w następnej kolejności.

Te wszystkie mankamenty i komplikacje w rozsprzedaży towarów PCH winny spowodować czynniki miarodajne do **radykalnej zmiany systemu rozdzielnictwa towarów przez PCH i ustalenie racjonalniejszych i sprawiedliwszych zasad rozdziału.**

Podstawowym postulatem kupiectwa jest umożliwienie mu swobodnego wyboru towarów — bez zmuszania go do zakupu tego czy innego ich asortymentu.

Jest podstawowym błędem, tkwiącym w strukturze produkcyjnej naszego przemysłu, jeśli produkuje się w nadmiarze towary mniej pożądane. Zakłady produkujące tego rodzaju towary winny być przestawione na inny przemysł.

Kupiectwo prywatne powinno być zaopatrywane w towary produkowane przez przemysł państwowy w rozmiarach, odpowiadających rozmiarom płaconych przez nie świadczeń podatkowych, a w każdym razie powinno otrzymywać co najmniej 1/3 produkcji przemysłu włókienniczego. Najodpowiedniejszą formą hurtowej rozsprzedaży towarów włókienniczych byłoby dopuszczenie do rozsprzedaży hurtu prywatnego, który winien być zaopatrzony w towar w rozmiarach, gwarantujących należyte zaopatrzenie prywatnych kupców-detalistów w towary włókiennicze.

Jeżeli w chwili obecnej ilość towarów, produkowanych przez państwowy przemysł włókienniczy nie wystarcza, aby stworzyć odpowiednią sieć placówek prywatnego hurtu włókienniczego, należy dać możność kupcom - detalistom zaopatrywania się w towary włókiennicze w PCH i „Społem" narówni ze sklepami spółdzielczymi i uspołecznionymi, jak „Bata" i CHD.

Omówienia wymaga również sprawa narzucania asortymentów towarowych. Idealnym jej rozwiązaniem byłoby stosowanie zasady swobodnego wyboru. Jeżeli jednak obecna sytuacja w zakresie zaopatrzenia towarowego zmusza PCH do narzucania asortymentów towarowych, to zasadę tę winno się stosować w równej mierze w odniesieniu do wszystkich trzech sektorów, przy czym przy ustaleniu asortymentu winni brać udział przedstawiciele tych sektorów, a więc i kupiectwa prywatnego. Uprzywilejowanie bowiem jednej z tych form handlu detalicznego odbywa się zawsze kosztem pozostałych.

Najzupełniej zaś błędną jest rzeczą zaopatrywanie w towary włókiennicze przez PCH członków organizacji pracowniczych, gdyż nie tylko niepotrzebnie wprowadza się zamęt w funkcjonowaniu aparatów rozdzielczych PCH i to ze szkodą dla samych członków organizacji pracowniczych, gdyż ogranicza się ich w możliwościach odpowiedniego wyboru i doboru towarów. PCH bowiem nie jest w stanie w 100% zadowolić wymagania poszczególnych pracowników, gdyż jako instytucja hurtu państwowego musiałaby swój aparat techniczny nadmiernie rozbudować. Świat pracy winien być zaopatrywany — oczywiście po cenach odpowiednio skalkulowanych przez sklepy detaliczne spółdzielcze, uspołecznione i prywatne, gdyż tylko sklep detaliczny jest w stanie zadowolić życzenia poszczególnych konsumentów

Tylko takie rozwiązanie zagadnienia rozdziału towarów przez PCH i „Społem" doprowadzi do uzdrowienia panujących na tym odcinku stosunków. Pełniejsze zaś i racjonalniejsze poszerzenie sieci rozsprzedaży uniemożliwi przesiąkanie towarów do dzikiego handlu. **Mgr. T. K.**

KOMUNIKATY
Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. Gdańskiego

Z OKAZJI NOWEGO ROKU SKŁADAMY KUPIECTWU ZORGANIZOWANEMU NAJLEPSZE ŻYCZENIA

Związek Zrzeszeń Kupieckich
Województwa Gdańskiego

ŻYCZENIA NOWOROCZNE

W dniu 1 stycznia 1947 r. przedstawiciele Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich RP w osobach prezesa S. Barcikowskiego i dyrektora B. Sikorskiego złożyli w Belwederze imieniem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich życzenia noworoczne Prezydentowi B. Bierutowi. Pan Prezydent złożył z kolei w odpowiedzi życzenia pomyślnego rozwoju kupiectwu w Nowym Roku, podkreślając pożyteczną rolę, jaką racjonalnie pracujące kupiectwo spełnia w zakresie normalizacji obrotów gospodarczych w kraju.

W dniu 1 stycznia 1947 r. przedstawiciele Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego w osobach prezesa T. Marchlewskiego i dyrektora mgr T. Kaszyńskiego złożyli na ręce Wojewody Gdańskiego inż. Zralka w imieniu zorganizowanego kupiectwa województwa gdańskiego życzenia noworoczne dla Prezydenta K. R. N. i Rządu RP.

SAMOCHODY Z DEMOBILU RADZIECKIEGO

Pierwsza Zachodnio-Pomorska Spółdzielnia Mechaników Samochodowych Centrala w Koszalinie, komunikuje, że posiada do zbycia samochody ciężarowe i osobowe, pochodzące z demobilu 43 Armii Radzieckiej.

Akta zdawczo-odbiorcze, wystawiane przez wyżej wspomnianą Spółdzielnię są potwierdzane przez Urzędy Likwidacyjne i służą jako dokument, zezwalający na wywóz nabytego samochodu z Ziem Odzyskanych.

W sprawie powołania do życia „Zrzeszenia Przemysłu Gospodniego woj. Gdańskiego"

Na polecenie Ministerstwa Aprowizacji i Handlu Związek Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego postanowił powołać do życia „Zrzeszenie Przemysłu Gospodniego", skupiające wszystkie prywatne przedsiębiorstwa branży gospodniej, czynne na terenie województwa gdańskiego.

Celem Zrzeszenia jest popieranie przemysłu gospodniego pod względem technicznym i gospodarczym i obrona interesów gospodarczych zrzeszonych. Zwraca się równocześnie uwagę na korzyści, jakie zainteresowanym zakładom przyniesie montowana organizacja, czy to w postaci uzyskiwania przydziałów bielizny i koców, czy w postaci racjonalniejszego kierowania ruchu turystycznego oraz wycieczek i odpoczynkowych grup pracowniczych, czy wreszcie w zakresie przejmowania przez członków organizacji obiektów bezpańskich w szeregu miejscowości o znaczeniu klimatycznym i atrakcyjnych dla ruchu turystycznego krajowego i zagranicznego.

Stosownie do § 1 zarządzenia Ministra Aprowizacji i Handlu z dnia 29. 10. 1945 r. w sprawie prowadzenia przemysłu gospodniego, do przedsiębiorstw gospodnich zalicza się: hotele, pensjonaty, pokoje umeblowane, zajazdy, gospody, oberże, domy wypoczynkowe, domy noclegowe, schroniska itd.

W związku z pow. wszyscy właściciele wzgl. kierownicy przedsiębiorstw przemysłu gospodniego winni podać swe adresy Związkowi Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego w Gdyni, przy ul. Świętojańskiej 78.

W sprawie materiałów pędnych

Z dniem 1. I. 1947 r. zostały zniesione przydziały materiałów pędnych. Wszystkie instytucje będą mogły się zaopatrywać w benzynę i smary w stacjach CPN po cenach komercyjnych.

W sprawie wykupu kart rejestracyjnych na 1947 r., w Urzędzie Skarbowym w Gdyni

I i II Urząd Skarbowy w Gdyni odroczyły wykup kart rejestracyjnych na rok 1947 do końca stycznia.

O terminie rozpoczęcia wydawania kart rejestracyjnych członkowie Stowarzyszenia Kupców w Gdyni powiadomieni zostaną osobnym okólnikiem oraz komunikatami w prasie.

Karty rejestracyjne wydawać się będzie w lokalu Stowarzyszenia Kupcó ww Gdyni, przy ul. Świętojańskiej 78.

Kursy dokształcające dla uczniów handlowych

Stowarzyszenie Kupców w Gdyni organizuje kursy dokształcające dla uczniów handlowych.

Zainteresowani kupcy winni niezwłocznie zgłosić wszystkich uczniów handlowych, zatrudnionych w swoich przedsiębiorstwach — w biurze Stowarzyszenia Kupców w Gdyni, ulica Świętojańska 78.

Przyczepki do samochodów ciężarowych

Państwowe Zakłady Samochodowe w Gdyni wykonają w najbliższych miesiącach kilkanaście przyczepek 2-osiowych dla samochodów ciężarowych, solidnych ze skrętem, hamulcami, na nowym ogumieniu 750 × 20 z nadwoziem skrzynkowym otwartym, z otwartymi bokami, pomalowane farbą ochronną — nośność 2—6 ton.

Cena sprzedaży zł 99.100—218.000.

Ewtl. reflektanci winni przesłać natychmiast do Stowarzyszenia Kupców zapotrzebowanie.

Ceny ryb

Społeczna Komisja Cennikowa dla Gdańska, Gdyni i Sopotu na posiedzeniu odbytym w dniu 18. 12. 1946 r. ustaliła następujące ceny za **ryby świeże**, płacone rybakom:

1) za 1 kg dorsza świeżego loco Gdynia . . . . zł 25,—
   za 1 kg dorsza świeżego loco Hel zł 23,—
   za 1 kg dorsza świeżego loco Wielka Wieś . . . . zł 23,—
2) za 1 kg łososia świeżego (bez względu na klasę) . . zł 270,—
3) za 1 kg flądry świeżej zł 45,—50,—
4) za 1 kg śledzi świeżych zł 60,—

Ceny na **ryby wędzone** ustalono w następującej wysokości:

a) za 1 kg dorsza wędzonego z głową — w hurcie . . . zł 78,—
   w detalu . . . zł 90,—
b) za 1 kg dorsza wędzonego bez głowy — w hurcie . . . zł 83,—
   w detalu . . . zł 95,—
c) za 1 kg szprotów wędzonych w opakowaniu — w hurcie zł 230,—
   w detalu zł 260,—

Ceny na ryby **słodko-wodne:**

za 1 kg karpia żywego
   w hurcie zł 175,—
   w detalu zł 213,—

Polskie Biuro Klasyfikacji Statków

Z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w ramach Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej — Podkomisji dla Klasyfikacji Statków, powołany został do życia Komitet Organizacyjny Biura Klasyfikacji Statków.

W pracach Komitetu od początku jego powstania bierze wybitny udział Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, którego Dyrektor Oddziału Gdańskiego, p. Józef Tauzowski, jest przewodniczącym Komitetu. P. Z. U. W., jako jedyna obecnie instytucja ubezpieczeniowa na Wybrzeżu, finansuje wydatki Komitetu, a po przez swój Zarząd Centralny zbiera rozproszone materiały techniczne i administracyjno-handlowe.

Do roku 1938 klasyfikacją tak statków morskich, przybrzeżnych jak i śródlądowych, zajmowały się zagraniczne biura klasyfikacyjne, jak „Lloyd's Register of Shipping", „Bureau Veritas", „Germanischer Lloyd", „Deutscher Transport- und Versicherungsverband". Dopiero w 1938 r. powstało pierwsze polskie biuro klasyfikacyjne pod nazwą „Polski Rejestr Żeglugi Śródlądowej", obejmując swym zakresem działania jedynie statki śródlądowe.

Działalność Polskiego Rejestru Żeglugi Śródlądowej została wybuchem wojny przerwana, a obecnie wobec braku większości dawnych udziałowców, jak również członków zarządu nie mogła być wznowiona.

Powstałą lukę na odcinku klasyfikacyjnym, zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, portowej i przybrzeżnej ma za zadanie wypełnić Komitet Organizacyjny Biura Klasyfikacji Statków przez powołania do życia Spółki z o. o. pod nazwą „Polski Rejestr Statków", który według projektu statutu ma objąć swą działalnością klasyfiktcję statków śródlądowych, portowych przybrzeżnych, kutrów rybackich i holowników.

Ostatnio już idąc po linii życzeń Ministerstwa, do statutu spółki została włączona klasyfikacja wszelkich statków morskich.

Komitet Organizacyjny Biura Klasyfikacyjnego opracował statut, mającej powstać spółki, plan finansowy, poważną część przepisów technicznych, zebrał materiały administracyjno - handlowe i nawiązał kontakty z projektowanymi udziałowcami, którymi poza PZUW są: Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz Ministerstwo Komunikacji.

Prace Komitetu Organizacyjnego dobiegają końca bowiem Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego, po porozumieniu się z Komitetem Ekonomicznym Rady Ministrów oraz Centralnym Urzędem Planowania, przesłało Komitetowi Organizacyjnemu zatwierdzony przez siebie statut Spółki. W związku z tym zwołane zostało na dzień 1 lutego 1947 r. zebranie organizacyjne spólników, na którym nastąpi podpisanie umowy Spółki, wybór władz Spółki i udzielenie absolutorium Komitetowi Organizacyjnemu.

Mgr. A. K.

„MORSKI PRZEGLĄD GOSPODARCZY" W ROKU 1946

WAŻNIEJSZE PUBLIKACJE:

AUTORZY:

Dr Stanisław Berezowski
Inż. Witold Bielski
Dr Tadeusz Bierowski
Mgr Tadeusz Dziekoński
Mgr Tadeusz Kaszyński
Mgr Józef Kawczyński
Inż. Eugeniusz Kwiatkowski
Mgr Marian Madejski
Prof. Tadeusz Ocioszyński
Dr Mieczysław Piekarski
Inż. Stanisław Różański
Mgr Franciszek Sokół
Mgr Antoni Skotnicki
Inż. Witold Umiastowski
Aleksander Wiatrak
Dr Alfred Wielopolski
Mgr Kazimierz Zagórny

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej
REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor Naczelny: Mgr K. Zagórny-Kretowicz

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03964